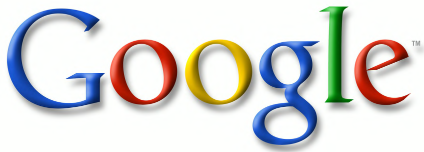
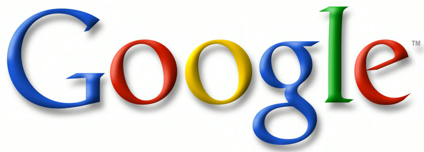





HARVARD LAW LIBRARY
3 2044 097 556 575


ACADEMIAE HARVARDIANAE IN NOV ANG SIGILLVM
CHRISTO ET ECCLESIAE
VE RI TAS



Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

udgivet af

Bestyrer i Nordisk Skibsrederforening

Joh.s Jantzen.

Aargang VIII, 1907.

Christiania.

I Kommission hos H. Aschehoug & Co.

1908.

Indholdsfortegnelse.

Kommentar.

I Viborg Overrets Dom angaaende Jagten *Cort* (Side 100 ff.) træffer vi den snurrige Kancellistil, som endnu enkelte danske Domstole betjener sig af, udenat det er muligt at forstaa, hvilke Fortrin der tænkes knyttet til denne Fremstillingsform, der med sine mange Indskud, Forbehold og Begrænsninger idelig afbryder Tankernes naturlige Følgerække til Ærgrelse og Besvær for Læseren. Ydermere vanskeliggjøres Forstaaelsen derved, at Citanten stadig kaldes for Indstævnte og omvendt, og ved Benyttelse af Udtryk, som ellers ikke forekommer i det danske Sprog og sikkert navnlig maa være helt fremmede for Sagens Parter, som naar det f. Ex. om Indstævnte, Gjæstgiver Madsen, siges, at Citanten end ikke „assererer". Sjøpant.

Ærgrelsen herover svinder imidlertid for Tilfredsheden med, at Gjæstgiveren fik den Dom, han fortjente, og en salomonisk Dom er selv i en tarvelig Klædning at foretrække for en stilfuld, men uretfærdig Dom. Naar Dommen ikke destomindre synes vanskelig at forene med Loven, kan Forklaringen kun være den, at det er Loven, der ikke er saa god, som den burde være.

Sagens Sammenhæng er i Korthed følgende: Da Skipper Paulsen med sin Jagt *Cort* af Nykjøbing paa Mors opholdt sig i Aalborg, kjøbte han af en derboende Seilmager et nyt Storseil til sin Jagt. Halvdelen betalte han kontant, men den anden Halvdel betalte han ikke trods gjentagne Opfordringer. Efterat Seilmageren i omtrent fem Aar var blevet holdt hen med Skipperens Løfter om at ville betale, var det forbi med hans Taalmodighed, hvilket man vil finde rimeligt, og han anlagde da Sag mod Rederen, Gjæstgiver Madsen. Nu er Forholdet det, at Loven ikke beskytter en saa langstrakt Taalmodighed, men tvært-

imod paalægger Kreditor at gjøre sin Fordring gjældende inden et Aar med den Følge, at hvis han forsømmer det, taber han ethvert Krav (Sølovens § 283). Da nu Seilmageren ventede samfulde fem Aar med at anlægge Sag, var hans Krav, for hvilket Rederen ikke heftede personlig, men alene med Skib (og Fragt), forældet, udenat det gjør nogen Forandring heri, at Seilet ingenlunde var forældet men tværtimod maaske benyttes den Dag i Dag ombord i Jagten. Man kan finde dette haardt for Seilmageren, men saaledes er den strenge Lov, og den lader sig ikke bøie af Hjertets Følelser. Ret og Moral kan ikke altid falde sammen, og den primitive Retfærdighed, hvorefter Kjøberen skal betale for modtagne Varer selv efter et Aars Forløb, maa vige for den ved videnskabelig Granskning lutrede Retfærdighed, som af Statsmagten er ophøiet til Lov, i dette Tilfælde ved Sølovens § 283. Den særlige Trang til Klarhed og Sikkerhed i Retsforholdene siges at være det høiere, samfundsmæssige Hensyn, som nødvendiggjør en saadan Ordning. Holder vi os til den foreliggende Sag, er Tanken altsaa den, at naar Rederen gjennem sin Skipper kjøber et Seil, som hverken Skipperen eller Rederen betaler. saa vil der ikke blive nogen Klarhed og Sikkerhed i det deraf opstaaede Mellemværende, naar et Søgsmaal i ubegrænset Tid kan svæve som et Skræmsel over Rederens Hoved. Ved den korte Forældelsesfrist vil der derimod allerede efter et Aars Forløb indtræde en, navnlig for Skyldneren, velgjørende Klarhed og Sikkerhed i Retsforholdet, idet han da med Tryghed kan beholde Seilet uden at risikere at blive tvungen til at betale for det.

En Afgjørelse i et noget beslægtet Emne finder man i Norges Høiesterets Dom i Sagen angaaende Bark *Advokat Schiander* (Side 401 ff.). Det dreiede sig her om det ganske interessante Spørgsmaal, om Skibets Fører, der tager Varer til Skibet paa Kredit hos Tredjemand i fremmed Havn, bliver personlig ansvarlig, naar han selv er Reder af Skibet. At Tredjemand erhverver Søpant er givet med den Omstændighed, at han kontraherer med Skibets Fører, og at Skibets Fører tillige er Reder, vil ikke kunne gjøre nogen Forandring heri. For Tredjemand vil den

begrænsede Ret, udrustet med Søpant i Skib og Fragt, som Regel være mere værdifuld end en personlig Fordring mod Rederen uden Sikkerhed i Søformuen, og ingen vilde finde paa at bestride, at det ikke er Tredjemands Sag at anstille Undersøgelser, om Skipperen ogsaa er Reder; hans Ret kan ikke i nogen Henseende blive ringere derved, at han ved at forhandle med Skipperen tillige forhandler med Rederen. Der kan kun være Spørgsmaal om, hvorvidt han derved opnaar noget mere, nemlig tillige en personlig Ret mod Rederen. For den bekræftende Besvarelse heraf kan anføres, ikke blot at Sølovens Hovedregel er den, at Rederen er personlig ansvarlig for Opfyldelse af sine egne Kontrakter, men ogsaa at der ikke synes at være nogen Grund til at lade Rederen slippe for personligt Ansvar, naar han selv kontraherer med Tredjemand. At han som Skipper kan behefte Søformuen og derved skaffe sig en Kredit, som han maaske ellers ikke vilde kunne opnaa, er selvfølgelig i sin Orden og i hans egen Interesse, men den særlige Grund til at lade ham slippe for det personlige Ansvar, nemlig Hensynet til den altfor store Risiko, Rederen vilde løbe, om man gav Skipperen Myndighed til at forpligte ham personlig, foreligger ikke her. Norges Høiesteret gaar imidlertid ud fra, at det maa være Tredjemands Sag at paavise, at det har været Meningen, at han skulde have samtidig Søpant og en personlig Fordring, hvilket regelmæssig vil medføre, at Tredjemand maa nøies med sit Søpant; thi det er ikke nok, at han beviser, at det har været hans egen Mening, men han maa ogsaa godtgjøre, at det tillige maatte være klart for Rederen, at personligt Ansvar skulde indtræde. At det i den foreliggende Sag var Kreditors Mening, at han havde erhvervet en personlig Fordring overfor Rederen, derfor taler unægtelig den Omstændighed, at han undlod itide, det vil sige inden hans Fordring var forældet, at foretage noget Skridt til dens Fyldestgjørelse, og at det tillige var Rederens Mening, fremgaar ifølge Dommen af hans Korrespondance med den senere Reder. Netop Sølovens urimelige Bestemmelse om saadan Fordrings Forældelse i Løbet af et Aar fra Gjældens Forfaldstid gjør det betænkeligt at berøve Kreditor

noget Retsmiddel, som han aabenbart selv har ment at kunne anvende, og som ikke er i Strid med Loven og Kontrakten. Hertil kommer, at Krediten blev ydet af britisk Undersaat i britisk Havn og derfor rimeligvis i Ukjendskab til vor Rets eiendommelige Regel om, at Kreditgiveren kun kan holde sig til Søformuen, selvom det, han yder til Skibet, kommer Rederen tilgode, og at han efter et Aars Forløb regnet fra Forfaldstid mister enhver Ret, idet hans Søpant ikke afløses af en Fordring mod Rederen personlig. Fordelen af enhver Tvivl forekommer mig under disse Omstændigheder med Rimelighed at burde være Kreditors.

En tredje interessant Sag angaaende Søpant indeholder denne Aargang, nemlig Norges Høiesterets Dom i S/s *Sprut*-Sagen (Side 142 ff.), ved hvilken det er slaaet fast, at den, der leverer Fiskegarn under Fisket til et Fiskefartøi, derved erhverver Søpant for sin Fordring.

Liggedagsspørgsmaal. Naar Spørgsmaal opstaar om en Reders Ret til Liggedagspenge, vil Bevisbyrdens Fordeling ofte være af indgribende Betydning, naar Striden angaar faktiske Forhold. Stillingen vil hyppig være den, at Rederen paastaar, at det skyldes Kjøbmanden, at Skibet er blevet opholdt udover den fastsatte Tid, medens omvendt Kjøbmanden paastaar, at det er Skibets egen Skyld. Det er vistnok almindelig anerkjendt, at naar der er vedtaget en fast Tid for Lastning eller Losning, og denne Tid overskrides, saa kan Rederen til at begynde med indskrænke sig til en Henvisning til dette Faktum, fordi det bliver Kjøbmandens Sag at bevise, at Opholdet skyldes Aarsager, for hvilke han efter Loven eller Kontrakten ikke har noget Ansvar. Indeholder Kontrakten den saakaldte Facklausul (fast as can), og Rederen paastaar, at Skibet ikke er blevet expederet i rette Tid, skjønt Sølovens Dage ikke er overskredne, vil man finde det i sin Orden, at man paalægger ham Bevisbyrden, men anderledes stiller Sagen sig, naar Lovens Dage er overskredne, og Kjøbmanden desuagtet paastaar, at han ikke har sinket Expeditionen, men at denne er foregaaet, saa hurtig man kunde arbeide ombord. Det vil da

kun være rimeligt at paalægge Kjøbmanden Bevisbyrden for, at Opholdet udover den i Søloven fastsatte Tid skyldes Aarsager, som maa lægges Skibet tillast, og saavidt jeg har forstaaet Sveriges Høiesterets Dom angaaende $^{S}/_{S}$ *Triton* (Side 10 ff.), fastslaar den netop dette ved at udtale at Klausulen „icke kunde anses hafva afsetts att *till förmån för lastemottageren* utesluta tillämpningen af bestämmelserna i Sjölagen angående beräkning af liggedagar“. Ifølge Søloven skulde der være 8 Liggedage, og da Modtagerne ikke beviste, at Forsinkelsen skyldtes nogen Hindring fra Skibets Side, naar undtages noget over en halv Dag ialt, blev de dømte til at betale Erstatning for Opholdet udover 9 Dage. Var Skibet blevet losset paa de 8 Dage, tør man neppe af Høiesterets Dom drage den Slutning, at ethvert Krav paa Liggedagspenge da maatte være udelukket — men den fulde Bevisbyrde vilde isaafald have paahvilet Rederiet.

En anden Sag angaaende den samme Klausul og Tiden for Liggedagenes Begyndelse er $^{S}/_{S}$ *Heronspool*-Sagen (Side 185), som blev paadømt af Sø- og Handelsretten i København. I mere end een Henseende er denne Dom af betydelig Interesse og seet fra et Rederstandpunkt maa den siges at være i høi Grad tilfredsstillende. $^{S}/_{S}$ *Heronspool* lossede i Nykjøbing paa Falster nogle Partier Mais, og ifølge Konnossementet skulde Losningen foregaa saa hurtig, Skibet kunde levere i almindelig Arbeidstid, uanseet enhver derimod stridende Kutyme i Havnen. Det synes at være almindelig Skik og Brug i danske Havne at lade afholde en Besigtelsesforretning ombord ved Mænd, udmeldte af Retten for at faa konstateret, hvormeget der fra Skibets Side kan leveres om Dagen. en meget forstandig Skik, der bidrager til at afværge Stridigheder om Skibets Losseevne. Det er en bekjendt Sag, at man i England forstaar Facklausulen saaledes, at Modtagerne kun er forpligtede til at tage imod. saa hurtig som Forholdene i Havnen tillader det; de skal udvise, hvad man kalder *due diligence*, men derudover gaar deres Forpligtelse ikke, og er Modtagelsen sinket ved Hindringer, som ligger udenfor deres Kontrol, har de intet Ansvar for saadan Forsinkelse. Det er vanskeligt at forstaa,

hvad der ligger til Grund for denne eiendommelige Fortolkning. De engelske Dommere klager, ofte desværre ikke uden Grund, over Forretningsdokumenters skjødesløse Udarbeidelse, men vil man være retfærdig, maa man indrømme, at Forretningsfolk undertiden har Grund til at beklage sig over den kunstige Maade, hvorpaa deres Kontrakter fortolkes af Domstolene, som stundom tilsyneladende uden plausibel Grund gjør Vold paa Ordenens naturlige Mening. Det er vanskeligt at forstaa, hvorledes der kan være nogen Tvivl om Meningen med en Klausul, hvorefter Gods skal modtages saa hurtig, Skibet kan levere det. Hvor er det muligt at faa en saa tydelig Klausul forvrænget derhen, at hvis det af en eller anden Grund, som ligger udenfor Modtagerens Kontrol, er ham umuligt at modtage, har han intet Ansvar for Opholdet? Hvad har Skibets Evne til at levere Lasten til Rækken at gjøre med Modtagerens Evne til at modtage den? Skibets Evne afhænger væsentligst af dets Wincher, Lugernes Antal og Størrelse samt Betjeningsmandskabet, og at Modtagerne ikke kan skaffe Vogne eller Lægtere, eller hvad der ellers maatte være nødvendigt for Ladningens Modtagelse, kan umulig have nogen Indflydelse herpaa. Det er tilfredsstillende at se, at en Domstol som Sø- og Handelsretten i København saa bestemt afviser en af Modtagerne foranstaltet Besigtelse, ved hvilken Mændene havde taget Hensyn til visse lokale Forhold, som sinkede Lastens *Modtagelse;* det er ikke Skjønsmændenes Sag at fastslaa, hvilken Betydning der skal tillægges disse Forhold, siger Retten. Er der noget, som sinker Modtagelsen, og Modtagerne formener, at Hindringen er af saadan Art, bliver det Rettens og ikke Skjønsmændenes Sag at udtale sig herom.

Heronspool ankom til Nykjøbing Tirsdag den 20 Marts, men Melding blev først givet Onsdag, og Tiden kunde derfor først regnes fra Torsdag den 22 Marts. Skibet laa da med Agterenden ind til Kaien, saa at der kun kunde losses til Land fra de to agterste Lastrum, og saaledes fortsattes Losningen Torsdag og Fredag. Lørdag hindrede en Storm Arbeidet, og Mandag den 26 Marts kom Skibet til Kaien i hele sin Længde. Losningen fort-

sattes da til Fredag den 30 Marts, da Losningen var fuldendt. Ifølge Besigtelsesrapporten kunde Skibet klare 640 Tons om Dagen, svarende til 3$^{1}/_{3}$ Dag for alt, hvad der skulde losses, og denne Tid udløb om Tirsdagen den 27 Marts, saa at Rederiet blev tilkjendt Erstatning for 3$^{1}/_{2}$ Overliggedage. Hvad der giver Dommen en ganske særlig Interesse, er den Omstændighed, at der ikke indrømmedes Modtagerne noget Tillæg i Tiden for de Dage, da Skibet laa med Agterenden til Kaien. Herom udtaler Retten: *Med Hensyn til Spørgsmaalet om Betydningen af, at Skibet ikke strax kunde komme helt til Kaj, maa Retten, der ikke skønner, at Sølovens Bestemmelser om, at Liggedagene først kan begynde at løbe, efter at Skibet er „paa behørig Lasteplads“, indeholder nogen Forudsætning om, at Skibet altid skal være ved Kaj, i Mangel af positiv Bestemmelser i Kontrakten (der er hverken stipuleret, at Skibet skal afvente Kajplads eller blot at Losningen skal ske til Kaj) finde*[1]*, at Ladningsmodtagerne er nærmest til at bære det derved forvoldte Tab, saaledes at de altsaa, naar de ikke have villet skaffe Lægtere, maa betale Overliggedagspenge*“. Om der skulde blive reist Tvivl angaaende Rigtigheden af denne Fortolkning, saa skulde der ialfald ikke være nogen Tvivl om, at saaledes bør Loven være, og at Rederne med Rimelighed har Krav paa at nyde Fordelen af Tvivlen. Ved Sølovens Revision bør det fastslaaes saa tydelig, som det overhovedet er muligt, at Fragten alene er Vederlag for at transportere Varen og ikke tillige for at bruge Skibet som Pakhus for Godset. Fragten fastsættes paa det Grundlag, at Skibet kan blive lastet og losset i den vedtagne Tid. Ingen Reder vil nuomstunder med de Værdier, moderne Skibe repræsenterer, og med det Lavmaal, hvortil Fragterne efterhaanden er gaaet ned, kunne paatage sig en Transport for den samme Betaling, hvad enten hans Skib kan blive expederet strax efter Ankomsten, eller det maa ligge og vente i Uger eller Maaneder for at faa Plads ved Kaien. Manglende Kaiplads maa være Kjøbmandens Risiko, naar Skibet er naaet indenfor det i

---

[1]) Dette vildfarne Verbum hører til Sætningen: Maa Retten finde. De to første Ord vil man finde 6 Linjer høiere oppe.

Kontrakten angivne Omraade, hvor Lastning eller Losning skal foregaa. Det er som Regel ikke af Hensyn til Skibet nødvendigt, at Lastning eller Losning foregaar ved Kai. Disse Operationer kan, som Sø- og Handelsretten siger, ogsaa foregaa ved Lægtere. En almindelig Betragtning, som ogsaa har sin Betydning i denne Forbindelse er den, at et Steds Exportører og Importører maa antages at have bedst Rede paa, hvad Havnen til enhver Tid kan optage og expedere af Tonnage, og at de, men ikke den Reder, hvis Skib tilfældigvis en enkelt Gang kommer til Havnen, har Interesse i og Indflydelse paa Havneforholdenes Udvikling i det Omfang, som den voxende Trafik kræver. Endelig bør det ogsaa tages i Betragtning, at skal Rederen lide Tabet, falder det definitivt paa ham, hvorimod der for Stedets Importører ofte vil være en Mulighed for at faa udbetalte Liggedagspenge dækket ved Godsets forhøiede Salgspris.

Expeditører. I Sagen angaaende $^{S}/_{S}$ *J. L. Runeberg* (Side 297 ff.) har Sveriges Høiesteret faaet Leilighed til at udtale sig angaaende Spørgsmaalet om det Ansvar, der paahviler Expeditøren for et Dampskib. Vedkommende Expeditør eller Kommissionær havde modtaget Godset, men da Ihændehaveren af Konnossementet skulde have det udleveret, kunde det ikke findes. Kommissionæren blev dømt til at betale Godsets Værdi, udenat der toges Hensyn til, at vedkommende Indehaver af Konnossementet først havde meldt sig med fornøden Legitimation mere end en Maaned efter Losningen. Kommissionæren antoges at have den Forpligtelse at passe paa Godset, og da han ikke havde kunnet oplyse nogen Omstændighed, der kunde befri ham for Ansvar, fordi Godset var bortkommet, mens det var i hans Varetægt, maatte han erstatte dets Værdi. Man faar desværre ikke af Dommen Rede paa, hvor langt Expeditørens Pligter og Ansvar med Hensyn til Godset antages at gaa. Ved Raadstueretten blev Expeditøren frikjendt som det synes paa det Grundlag, at han ikke i sin Egenskab af Dampskibets Kommissionær kunde ansees personlig ansvarlig for Varen, og det har muligvis hermed været Meningen at udtale, at Ansvar ifølge Transportkontrakten kun kan paahvile Rederiet og

ikke nogen, som staar i dets Tjeneste, medmindre det bevises, at Vedkommende har forseet sig. Dette er vistnok rigtigt, men Spørgsmaalet er, hvor langt Expeditøren er ansvarlig som den, der sidder inde med fremmed Gods, og navnlig hvilke Regler der maa antages at gjælde for Bevisbyrden. I nærværende Tilfælde syntes det at være bevist, at vedkommende Pakke Tøi var modtaget af Expeditøren og anbragt i hans Pakhus. Endvidere var det oplyst, at da man kom og skulde hente Pakken, var den der ikke. Var det nu Rederiets Ansvar, der var Tale om, vilde det være berettiget at ræsonere saaledes: Ifølge Sølovens § 156 skal Godset oplægges under *sikker* Forvaring, naar ingen Modtager melder sig. Saafremt Godset ikke findes, naar det skal udleveres, afgiver denne Kjendsgjerning en vis Forhaandsformodning for, at Forvaringen ikke har været sikker, og vil Rederiet gaa fri for Ansvar, maa det derfor oplyse Forhold, som kan afkræfte denne Formodning. Hvad Expeditøren angaar, paahviler der ham (bortseet fra de Pligter, han har som Rederiets Repræsentant) overfor Godsets Eier ingen anden Forpligtelse end den, der paahviler enhver, som tilfældigvis faar fremmed Gods i sin Besiddelse. Lægger han det ind paa sit Varelager og behandler det som Gods, der er betroet i hans Varetægt, gjør han ialfald sin Pligt. Viser det sig da senere, at Godset er bortkommet, uden at noget kan oplyses om, hvorledes det er skeet, bør ikke dette være tilstrækkeligt til at bringe ham i Ansvar. Godset kan jo meget vel være kommet bort paa en saadan Maade, at ingen Pligtforsømmelse kan lægges ham tillast. Efter dette forbliver det uklart, paa hvilket Grundlag Sveriges Høiesteret har fældet sin Dom. Det er aabenbart ikke nok at henvise til, at Expeditøren skal tage Vare paa Godset, thi den Omstændighed at det senere ikke kan findes, viser ikke eller behøver ikke engang at tyde paa, at han ikke har taget Vare paa det, som han skulde. Der maa formentlig oplyses noget mere for at drage saadan Slutning, saa vist som man ikke kan stille synderlig strenge Fordringer til den Omhu, der skal udvises for at passe paa fremmede Ting, som man tilfældigvis er kommet i Besiddelse af.

Mæglere.

Angaaende Mægleres Ansvar finder vi en af Christiania Sjøret afsagt Dom vedrørende $^{s}/_{s}$ *Bauta*, som var maanedsbefragtet af Citanten og i Maanedscertepartiet opgivet til en Dødvægt af 980 Tons inklusive Bunkers. De Indstævnte Mæglere bortfragtede det for Maanedsbefragterens Regning for en Reise fra Norge til Frankrig med Feldspat m. m. for en Lumpsum af 8000 Francs. I Reisecertepartiet havde Mæglerne angivet Skibets Lasteevne til 1050 Tons Last, men strax ved Certepartiets Modtagelse fordrede Maanedsbefragteren det rettet til omkring 1050 inklusive Bunkers. Mæglerne undlod imidlertid at melde denne Forandring til Befragterne, som ved Fragtopgjøret fratrak 800 Francs, fordi Skibet ikke havde ført saa megen Last, som det efter Kontrakten var forpligtet til, nemlig 1050 Tons. Mæglerne havde utvivlsomt begaaet en Feil, og de blev dømt til at erstatte Maanedsbefragterne de 800 Francs med Fradrag af det Tab, der var forvoldt Befragterne ved, at Skibet ifølge Maanedsbefragterens Ordre ikke havde medtaget 10 Standards, som Kapteinen var rede til at laste. At Mæglerne blev anseet ansvarlige for Følgerne af den Feil, de havde begaaet, er naturligvis i sin Orden, men Retten synes at have overseet, at naar der var opnaaet en Fragt af 8000 Francs, var det paa Grundlag af Dødvægtsopgaven paa 1050 Tons. Kontrakten gik ud paa at betale 8000 Francs for 1050 Tons, og man maa gaa ud fra, at om den korrekte Lasteevne var blevet opgivet, vilde den opnaaede Fragt have været i tilsvarende Grad mindre. Saaledes som Dommen faldt, fik Maanedsbefragteren en positiv Fordel ved den af Mæglerne begaaede Feil, nemlig Fragten for saa mange Tons, som Skibets opgivne Lasteevne oversteg dens virkelige Lasteevne.

Assurance.

Et ganske interessant Forsikringsspørgsmaal forelaa i den af Christiania Søret paadømte Sag mellem *Skaalevig Mølle* og Assurandørerne, der havde overtaget Forsikring for Møllen baade paa Lægteren og for de Varer, der transporteredes med den. Varerne saavelsom Lægteren led Skade ved Grundstødning, som var forvoldt ved grov Uagtsomhed fra Mandskabets Side, og Assurandørerne nægtede af den Grund at udbetale Skaden paa

Godset. Søretten dømte dem imidlertid dertil ud fra den Betragtning, at Assurandørerne ifølge det i Sølovens § 247 og den norske Søforsikringsplans § 42 udtalte Princip hefter ogsaa for Skade, forvoldt ved Besætningens Forseelser, i Forbindelse med den Omstændighed, at baade Lægter og Gods var forsikret ved *en* Kontrakt. Hvorledes Forholdet vilde have været at bedømme, om der havde været to Kontrakter med to forskjellige Forsikrere, vilde Retten ikke udtale sig om. At Assurandøren hefter ogsaa for Skade tilføiet den forsikrede Gjenstand ved Besætningens Forseelser derom er der ganske vist ingen Tvivl; hvis Søformuen (Skib og Fragt) efter Fradrag af fortrinsberettigede Pantefordringer ikke var saa meget værd efter Ulykken som Skaden paa Lasten, vilde ingen være i Tvivl om, at Assurandøren ialfald maatte udbetale Differencen. Spørgsmaalet synes mig derfor nærmest at være, om Assurandøren havde Regres til Rederen. Ifølge Planens § 47 indtræder Forsikreren i den Forsikredes Ret mod Tredjemand, men da her ingen Tredjemand er, er der heller ingen Ret at indtræde i. Med dette Ræsonnement er Svaret givet ogsaa for det Tilfælde, at der er to Kontrakter, en for Skibet og en for Lasten. Resultatet bør i intet Tilfælde være tvivlsomt, eftersom Forsikringen tydeligvis ikke vilde opfylde sin Hensigt, om Ladningseieren, fordi han tilfældigvis tillige er Reder, selv skulde løbe den betydelige Risiko for Følgerne af Besætningens Forseelser.

Under almindelige Forhold, naar Ladningseier og Reder er to Personer, vil Ladningseieren som Regel være udelukket fra at søge Regres hos Rederen, fordi Kontrakten vil indeholde Klausuler, der fritager Rederen for Følgerne af Besætningens Navigationsfeil. Er Rederen selv Ladningseier kan han ikke beskytte sig paa den Maade, og han vilde derfor i Forholdet til Ladningsassurandøren være meget uheldigere stillet, om disse skulde kunne nægte at erstatte Skade, der er en Følge af Besætningens Forseelser.

Lignende Betragtninger skulde føre til Ansvar for Assurandøren, naar Skaden paa Varen skyldes Skibets Usødygtighed

ved Reisens Tiltrædelse, og Rederen selv eier Ladningen, naturligvis forudsat, at der intet er at lægge Rederen personlig tillast med Hensyn til Usødygtigheden. Saaledes er Forholdet, som bekjendt, ogsaa ordnet ved Sølovens § 249 No. 1, hvorefter Skibets Usødygtighed ved Reisens Begyndelse alene fritager Assurandøren for Ansvar ved Forsikringen af *Skib eller Fragt* for Rederiets Regning. Den tilsvarende Bestemmelse i den norske Søforsikringsplans § 43 taler imidlertid om Forsikringer for Rederiet i al Almindelighed, og skulde man ville paastaa, at der hermed alene er tænkt paa Rederiet som saadant, altsaa som Eier af Skib og Fragt, viser Forhandlingerne ved Planens Revision (som fremhævet af Førstvoterende i Norges Høiesterets Dom, Side 321 ff.) ganske tydeligt, at Meningen har været, at Rederen som Ladningseier skulde miste sin Ret til Erstatning hos Ladningsassurandøren, naar Skaden er en Følge af Skibets Usødygtighed ved Reisens Begyndelse. Ved den seneste Revision af Planen er denne Bestemmelse blevet staaende uforandret, skjønt det i og for sig synes lidet rimeligt, at Ladningens Eier skal miste sin Ret til Erstatning, alene fordi han tilfældigvis tillige er Reder, naar han ikke i denne sin Egenskab har forseet sig paa nogen Maade.

Christiania i Februar 1908.

J. J.

DOMME OG AFHANDLINGER.

Samling
af
Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender
udgivet af
Bestyrer i Nordisk Skibsrederforening
J. Jantzen
under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm,
og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 1 | Aargang VIII | 1907.

1.

Lidt om Bevisbyrden ved Sjøskade og den norske Sjøforsikringsplans § 75 og dens Forhold til Beviset.

(Af Høiesteretsadvokat *Eivind Eckbo*).

Den Indskrænkning i Assurandørernes Erstatningspligt, som Bestemmelsen i Planens § 75 1ste Afsnit medfører, har bragt mangt et Erstatningskrav til at strande, herom vidner en Række Sjørets- og Høiesteretsdomme.

Disse Domme viser imidlertid ogsaa, at Paragrafens Bestemmelse er lidet klar og at Rækkevidden af Bestemmelsen har været meget forskjellig forstaaet.

Forinden jeg imidlertid gaar nærmere ind herpaa, kan det maaske være af Interesse at se lidt paa, hvorledes Bevisbyrden i Almindelighed er fordelt ved Erstatningsspørgsmaal overfor Assurandørerne ved Sjøskade.

Planens § 103 udtaler: „Naar den Forsikrede vil fordre Erstatning, paaligger det ham ved Sjøforklaring, Besigtelse, Konnossementer, Fakturer, kvitterede Regninger eller andre fornødne Dokumenter at føre Bevis for *sin Interesse*, for *Ulykken*, hvorpaa Kravet begrundes og for *det lidte Tab*“.

Det udtales her, at den Forsikrede skal føre Bevis for *Ulykken* (Bevis for *den Forsikredes Interesse*, samt for *det lidte Tab* volder som Regel mindre Vanskelighed) i dette Udtryk *Ulykken*, ligger, at Rederiet har at føre Bevis for den skadevoldende Begivenhed, en ulykkelig Hændelse, som efter almindelig Sprogbrug kaldes „Ulykke“.

Det paaligger med andre Ord Rederiet at føre Bevis for f. Ex.: „Storm“, „Kollision“, „Brand“ o.s.v. samt at Skade er lidt ved en saadan Begivenhed — at Skade er lidt ved en hændelig Begivenhed, der gaar ind under, hvad Forsikringen omfatter.

Ved Kollision har Rederiet at bevise, at Sammenstød har fundet Sted og Skade herunder er lidt, og ved Grundstødning, at Skibet har taget Grund, og at Skade er lidt ved denne Anledning.

Vil Assurandørerne paastaa, at de trods Ulykken ikke er ansvarlige for Skaden, maa disse føre Bevis for det Undtagelsestilfælde, som skulde befri dem for Ansvaret; denne almindelige processuelle Regel fremgaar ogsaa af Planens § 43; her findes en Række Tilfælde, for hvilke Assurandørerne ikke er ansvarlige, bl. a. *Usjødygtighed ved Reisens Begyndelse* og Skade der er en umiddelbar Følge af *ældre Feil eller Mangler.*

Det høres ikke sjelden paastaaet, at den *Forsikrede* skal bevise, at „ældre Feil eller Mangler“ *ikke* har været tilstede, men der er intet, der stiller Bevisbyrden anderledes, hvor det gjælder ældre Feil og Mangler end de øvrige under Paragrafen nævnte Tilfælde som f. Ex. Usjødygtighed.

Det er en overalt anerkjendt Sætning, at Assurandørerne er fri for Ansvar, naar Skibet har været usjødygtigt ved Afreisen, og denne Usjødygtighed er Skyld i Ulykken. Ligesaa almindeligt anerkjendt er det, at *Assurandørerne har Bevisbyrden for Usjødygtighed.* Den eneste Forskjel, der foreligger, er, at i enkelte Lande er det tilstrækkeligt at bevise, at Skibet var usjødygtigt, uden at føre Bevis for, at Skaden er foraarsaget derved. Sjøloven har optaget det overfor Assurandørerne strengeste Standpunkt. § 249 i Sjøloven udtaler saaledes i Punkt 1, at „Erstatning ikke kan fordres, *naar Skaden hidrører* derfra, at Skibet ved Reisens Begyndelse ikke var sjødygtigt“, og i Motiverne til samme Paragraf udtales det udtrykkeligt, at *Forsikreren har Bevisbyrden*, og at han maa bevise: 1) „at Skibet begyndte Reisen i usjødygtig Tilstand“ og 2) „at denne Omstændighed har været Skadens Aarsag“. Denne Bestemmelse gaar igjen i Planen og i Assuranceselskabernes Love, idet Bevisbyrden endog regelmæssig gjøres endnu tungere.

som f. Ex. ved den almindelige Bestemmelse, at Optagelse af et Skib i en Forening til Forsikring er en Godkjendelse af dets Sjødygtighed, og at Bevis for Usjødygtighed kun kan komme i Betragtning, hvor Skipperen eller Rederen ved Forsømmelse eller Undladelse er Skyld heri.

At Assurandørerne har Bevisbyrden for *ældre Feil eller Mangler* er ogsaa en anerkjendt Retssætning. Det udtales saaledes udtrykkelig i Arnoulds store engelske Værk, On Marine Insurance, 6te Udgave 2det Bind, Side 722: „The underwriter is not liable for loss arising solely from a source of decay or corruption inherent in the subject insured, or, as the phrase is, from its proper vice; — — — — *On the underwriter, however, it lies to show that the loss really arose from this cause*". („Assurandøren er ikke ansvarlig for Tab, som umiddelbart skyldes Forraadnelse eller Fordærvelse, der er en Følge af det assureredes egen Beskaffenhed, som det heder „proper vice" (egne Feil) — — — *Det paaligger imidlertid Assurandøren at bevise, at Tabet virkelig skyldes denne Grund*").

At den norske Ret ikke indtager noget andet Standpunkt vil fremgaa af den Forbindelse, hvori ældre Feil er nævnt i Sjølovens § 249 og af Motiverne. Kun under *Punkt 3* i denne Paragraf faar Assurandørerne en Lettelse i Bevisbyrden, hvad udtrykkelig ogsaa fremhæves i Motiverne (Side 320); og selv om Assurandørerne fører Bevis for ældre Feil bliver de efter Sjøloven kun fri for Ansvar for *den umiddelbare Følge heraf.* De *middelbare* Følger af saadan Skade maa Forsikreren svare for, udtaler Motiverne, medmindre han kan føre Bevis for, at Skaden var tilstede ved Reisens Begyndelse, og var saadan, at den gjør Skibet usjødygtigt (§ 249. I). Resultatet er altsaa, at Assurandørerne har Bevisbyrden, naar de paastaar, at Skaden er forvoldt paa Grund af ældre Feil eller Mangler, og selv om de fører saadant Bevis, bliver de alene fri for at erstatte den „*umiddelbare*" Skade eller den Skade, som „*alene er en Følge*" heraf. Skal de blive fri for *middelbare* Følger, maa det bevises, at Skaden skyldes Feil der medfører *Usjødygtighed*, og at denne var tilstede *ved Reisens Begyndelse.* Planens § 43 har intet der tyder paa, at denne Assurandørernes Bevisbyrde er forandret. Skulde denne almindelige Regel om Bevisbyrden forandres, maatte selvfølgelig *en tydelig Bestemmelse derom foreligge*, da dens Rækkevidde vilde være af overordentlig Betydning, ja, i de fleste Tilfælde afskjære Rederiernes Adgang til at søge Erstatning hos sine Assurandører.

Et exakt Bevis for, at ældre Feil *ikke* har været tilstede, vilde være en overordentlig og i mange Tilfælde forøvrigt ogsaa en ganske *unødig* Byrde at paalægge den Forsikrede. Ser man paa § 75 i Planen vil man finde, at Paragrafen er et naturligt Resultat af denne Bevisets Stilling, netop fordi Assurandørerne har Bevisbyrden, ønsker de naturligen at sikre sig Beviset bedst muligt.

Paragrafen paabyder, at: „Skade paa forsikret Skib, forinden Istandsættelsen, skal besigtes, og Reparationsudgifterne enkeltvis taxeres paa lovlig Maade" og at: „*Skipperen eller Rederiet* derunder har at paase, at Besigtelsesmændene *erklærer sig angaaende Skadens Oprindelse, forsaavidt denne kan skjønnes af de beskadigede Deles Udseende og Tilstand*".

Paragrafen indeholder altsaa for det første et bestemt Paalæg om at *Skaden* skal *„lovlig besigtiges"* og Reparationsudgifterne enkeltvis takseres. Det kan være nogen Tvivl om, hvad der i hvert Tilfælde skal forstaaes ved „lovlig" Takst, specielt hvor Ulykken er hændt paa fjerne Farvande hvor „lovlig" opnævnte Mænd vanskelig kan skaffes, men Bestemmelsen volder dog som Regel ikke saa store Vanskeligheder. Anderledes med den anden Del af Bestemmelsen, nemlig at *Skipperen eller Rederiet har at paase, at Besigtelsesmændene erklærer sig angaaende Skadens Aarsag.*

Paragrafen indeholder den Indskrænkning, at dette kun gjælder forsaavidt Skadens Oprindelse „kan skjønnes af de beskadigede Deles Udseende og Tilstand" men udtaler ikke, hvem der skal afgjøre dette og da det senere vanskelig lader sig paavise, at netop *dette* har været Grunden til at Besigtelsesmændene ikke har udtalt sig om Skadens Aarsag, blir det praktisk talt nødvendig at faa Besigtelsesmændenes udtrykkelige Udtalelse om Skadens Oprindelse selv i Tilfælde, hvor de kun kan sige at *intet* herom kan skjønnes af de beskadigede Deles Udseende.

Dette at faa Besigtelsesmændenes Erklæring om, at de ikke kan udtale sig om Skadens Oprindelse paa Grundlag af de beskadigede Deles Udseende og Tilstand, er som fremholdt ikke nødvendig efter Paragrafens Ordlyd, men har i saa mange Tilfælde vist sig at være af væsentlig Betydning for et Rederi's Erstatningskrav, at det maa anbefales Rederne udtrykkelig at paalægge sine Kapteiner altid at faa saadan Udtalelse.

Besigtelsesmændene skal efter Paragrafen kun udtale sig om Skadens Aarsag, forsaavidt denne kan skjønnes af de beskadigede Deles Udseende og Tilstand. Udtalelser paa Grundlag af Skibets Dæksjour-

nal. Maskinjournal. Sjøforklaring eller lignende. tillader ikke Paragrafen, heller ikke at Mændene udtaler nogen Formodning eller Gisning. Skaden skal skjønnes af de beskadigede Deles Udseende og Tilstand. hvad der aabenbart er noget mere end Gisning og Formodning.

Den vanskeligste Del af § 75 er imidlertid det næste Afsnit. Bestemmelsen om ***Følgerne af en Overtrædelse af det netop*** omhandlede Paalæg i Paragrafens første Led. Paragrafen udtaler nemlig videre: „Iagttages ikke dette, er Skaden kun Gjenstand for Erstatning. naar de Omstændigheder. hvorunder den ifølge Sjøforklaringen er opstaaet, tydelig viser, at den ikke er en umiddelbar Følge af Mangler eller Feil ved den beskadigede Del (jfr. §§ 43.8 og 77)".

Det har været en almindelig Antagelse, at denne Bestemmelse vælter Bevisbyrden over paa Skibet. hvad der jo i de fleste Tilfælde vil sige det samme som. at Skibet mister sin Ret til Erstatning overfor Assurandørerne. Det har saaledes været paastaaet. at Rederierne i saadanne Tilfælde vil have at føre tydeligt Bevis for. at Skaden ***ikke*** er bevirket ved ældre Feil eller Mangler ved den beskadigede Del. En saadan Forstaaelse ligger imidlertid ikke i Paragrafen. Paragrafen udtaler ikke dette, men forlanger, naar Rederiet har forsømt at faa Besigtelsesmændenes Udtalelse om Skadens Aarsag, hvor dette havde været muligt; at „***de Omstændigheder hvorunder Skaden ifølge Sjøforklaringen er opstaaet, tydeligt skal vise, at den ikke er en umiddelbar Følge af Mangler eller Feil ved den beskadigede Del***". Det forlanges altsaa. at Sjøforklaringen, det vil sige Dæksjournal, Maskinjournal, afgiven Forklaring af Mandskabet etc., tydeligt skal vise, at efter de Omstændigheder, hvorunder Skaden er opstaaet — Grundstødning, Kollision, Explosion o. l. — er den ikke en ***umiddelbar*** Følge af Mangler eller Feil ved den beskadigede Del.

Her staar ikke, at den Forsikrede skal bevise, at Skaden ***ikke*** er en Følge af Mangler eller Feil ved den beskadigede Del men det forlanges:

(1) ***At de Omstændigheder***, hvorunder Skaden ifølge Sjøforklaringen er opstaaet, skal tydelig vise, at den ikke er
(2) en ***umiddelbar Følge*** af Mangler eller Feil
(3) ***ved den beskadigede Del.***

De Omstændigheder, hvorunder Skaden ifølge Sjøforklaring er opstaaet vil sige de Forhold under hvilke den indtrufne Skade skeede f. Ex. Grundstødning, Kollision, Sammenstød med Is, Ild

eller Explosion o.s.v. og disse Omstændigheder skal dokumenteres gjennem *Sjøforklaringen.*

Hvad Udtrykket „umiddelbar Følge" angaar, saa henviser Paragrafen selv til § 43 Punkt 3, der benytter det samme Udtryk.

Udtrykket betegner, hvad Sjølovens § 249 udtrykker ved „alene er en Følge af" og herom udtaler Sjølovens Motiver Side 318—319: „Udkastets Udtryk „alene en Følge af" er ensbetydende med den norske Plans „umiddelbar Følge af" (§ 43 Punkt 3) og indskrænker Forsikrerens Fritagelse til at gjælde Erstatningen for selve den beskadigede Gjenstand. Brækkes en Rundholt, som viser sig at være raadden, erstatter Forsikreren ikke selve Rundholten, men det Tab af Rig og Seil, som fulgte med, maa han godtgjøre. Reparation af Læk, som tvinger Skibet til at søge Nødhavn, og som viser sig at være Raaddenhed i Skibsbunden, eller at bestaa i, at Drivingen ved Ælde er fortæret, betaler Forsikreren ikke, men gaar Skibet af saadan Grund til Bunds, maa han betale for totalt Tab, medmindre han kan bevise, at Skibet var usjødygtigt ved Reisens Begyndelse". Det samme udtales af Professor *Platou* i hans Sjøret, Side 635: „Assurandørerne er blot fritaget for at erstatte den Skade, som alene er en Følge af (eller, ifølge Norsk Plan § 43.3. som er „en umiddelbar Følge af") Slid, Raaddenhed etc."

Det skal desuden være Mangel eller Feil *ved den beskadigede Del*, hvad der ogsaa indskrænker Assurandørernes Ret til Fritagelse.

Bestemmelsen i § 75 har en betydelig mere indskrænket Rækkevidde end den at vælte den hele Bevisbyrde over paa Skibet. Der maa ikke lægges mere i Paragrafen end Ordlyden medgiver. Den udtaler kun, at naar Skipperen og Rederen har forsømt at faa Besigtelsesmændenes Udtalelse om Skadens Aarsag, hvor dette kunde ske paa Grundlag af de beskadigede Deles Udseende og Tilstand, er Følgen den, at Skaden kun erstattes, hvor denne ifølge Sjøforklaringen er opstaaet under Omstændigheder, der *tydeligt viser*, at den ikke er en *umiddelbar Følge af ældre Feil eller Mangler.*

F. Ex. Et Skib støder paa Grund, herunder brækker Propellen og Maskinen beskadiges. Ved Besigtelsen i Nødhavn noteres alle Enkeltheder ved Skaden nøiagtig, men Besigtelsesmændene udtaler sig ikke om Skadens Aarsag. Mutteren, der holder Propellen paa Skaftet, er væk.

Naar Rederiet derefter henvender sig til Assurandørerne, kan disse ikke kort og godt sige, at Skaden skyldes ældre Feil og

Mangler ved Mutteren og paastaa sig fri efter § 75 i Planen, fordi Besigtelsesmændene ikke har udtalt sig om Skadens Aarsag. § 75 siger, at Assurandørerne i et saadant Tilfælde maa betale Skaden, hvor denne ifølge Sjøforklaring er opstaaet under Omstændigheder, der tydelig viser, at den ikke er *en umiddelbar Følge* af ældre Feil eller Mangler og naar Grundstødning og Arbeide i Grunden er bevist gjennem Sjøforklaring, er det tydeligt at selv om der skulde foreligge ældre Feil eller Mangler ved Propelmutteren, er Skaden ikke en *umiddelbar* Følge heraf — Grundstødning er traadt til som Middel.

Selskabet kan ikke forlange Bevis for at der *ikke* har været nogen ældre Feil eller Mangel ved Mutteren. Ligesaalidt kan Assurandørerne i et Kollisionstilfælde sige, at Skaden ikke erstattes paa Grund af Feil eller Mangler ved Propellen, der medførte, at Skibet ikke opnaaede sin fulde Fart agterover raskt nok, da Maskinen blev slaaet bak, hvad der kunde hindret Ulykken. I begge Tilfælde er Skaden tydeligvis ikke nogen *umiddelbar* Følge af ældre Mangler eller Feil, det viser de Omstændigheder hvorunder Skaden er opstaaet.

§ 75 udtaler desuden tilslut, at det skal være „Mangler eller Feil ved den beskadigede Del" hvad der jo ikke kan siges at være Tilfælde ved de nævnte Exempler, selv om der var Mangler eller Feil ved Mutteren eller Propellen, og under enhver Omstændighed skal, om det er tydeligt, at Skaden er en *umiddelbar* Følge, Erstatning gives med Undtagelse af Reparation eller Fornyelse af saadanne mangelfulde Gjenstande (§ 43.3), her Mutteren eller Propellen.

Der foreligger en Høiesteretsdom af senere Datum nemlig 28 April 1905, der behandler dette Emne i Tilslutning til den her hævdede Opfatning. Dommen omhandler en Beskadigelse af Propel og Maskine paa Demerara Bar. Skaden blev besigtiget straks efter i Demerara og New-York, men Besigtelsesmændene udtalte sig ikke om Skadens Aarsag, og Assurandørerne nægtede Erstatning under den sædvanlige Paastand, at der forelaa ældre Feil og Mangler — — i dette Tilfælde Feil ved Mutteren, som holder Propellen paa Skaftet.

Høiesterets Majoritet fandt, at Rederiet havde ført Bevis for at Skaden var skeet under Skibets Arbeide i Grunden paa Demerara Bar, og dette ansaa Høiesterets Majoritet tilstrækkeligt. Førstvoterende, Assessor *Roll*, udtaler i sit Votum (se Side 180 i Samling af „Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender" Aargang

1905). „Efter den alm. Sjøforsikringsplans § 103 er det vistnok sikkert, at Rederiet har at føre Bevis for, at Skaden skyldes en Omstændighed, hvorfor Assuranceforeningen er ansvarlig — —.

Naar Skade pludselig opstaar paa Demerara Bar under de Omstændigheder, som Journaler og Sjøforklaring udviser, synes det vanskelig at kunne henføre Skadens Aarsag til andet end til udvortes Hindringer i Grund eller Farvand. Det kan naturligvis ikke kræves, at man med matematisk Nøiagtighed skal kunne paavise hvert Led i Kjeden mellem Aarsag og Virkning, og hvorledes Begivenheden i alle Enkeltheder har udviklet sig. Selv om der her er Plads for forskjellige Konjekturer om, hvorledes alt har gaaet for sig, saa blir det dog tilbage, at *Skaden er opstaaet paa en Tid, da Skibet netop havde været og antageligvis fremdeles var i Kontakt med Grunden.* At en Grundstødning her foreligger og er den første Aarsag til Skaden, finder jeg maa ansees utvivlsomt".

Om Virkningen af Bestemmelsen i § 75 om Besigtelsesmændenes Erklæring angaaende Skadens Aarsag, forsaavidt det kan skjønnes af de beskadigede Deles Udseende og Tilstand udtales endvidere: „Jeg skal lade det staa hen, om dette Paabud med den Begrændsning, Paragrafen selv har givet det, er overtraadt. Thi selv om det maatte være overtraadt, mener jeg dog, at deraf ikke følger, at Erstatningsretten er forspildt. Efter Paragrafens Lydende forspildes ikke Erstatningsretten, naar de Omstændigheder, hvorunder Skaden ifølge Sjøforklaring er opstaaet, tydelig viser, at den ikke er en umiddelbar Følge af Mangler eller Feil ved den beskadigede Del. Og med Støtte i, hvad der af de Sagkyndige paa Rederiets Side er udtalt, finder jeg, at de Oplysninger, man har fra Sjøforklaring og Journaler, tydelig viser, at Skaden ikke er en umiddelbar Følge af saadanne Mangler eller Feil. Hvad Paragrafen har ment med „umiddelbar Følge", kan maaske ikke være fuldstændig klart; men Sjøloven har i sin Paragraf 249 No. 2, hvor en nogenlunde tilsvarende Bestemmelse findes, kun ophævet Erstatningspligten for Skade, som alene er en Følge af Feil, og i Motiverne til denne § udtales det, at dette Udtryk: „alene en Følge af" er ensbetydende med Planens „umiddelbare Følge af". Og antages denne Fortolkning, som unægtelig maa tillægges en ganske overordentlig Vægt, er det efter mit Skjøn klart, at i nærværende Tilfælde viser de foreliggende Oplysninger tydelig, at Skaden ikke er en umiddelbar Følge af skjulte Feil ved Mutteren".

Den senere Maskinreparation, der kunde være en Følge af Grundstødningen, men hvorover Besigtelse først blev taget ca. et halvt Aar efter Ulykken, fandt Høiesteret ikke Assurandørerne skyldige at erstatte idet, udtaler Førstvoterende: „det er fuldstændig uklart, hvormeget af Skaden hidrører fra denne Begivenhed og hvormeget fra senere Slid eller senere Begivenheder, og jeg mener, at Rederiet faar tilskrive sig selv, at Omfanget af den Skade, som Maskinen havde lidt i Demerara, ligger fuldstændig i det uklare".

2.

Kungl. Maj:ts dom, den 8 Januari 1907.

Rederiaktiebolaget Neptunus

mot

Helsingborg-Hessleholms Järnvägsaktiebolag.

I ett konnossement förekommer den bestämmelsen, att fartygets last skulle mottagas så fort ångaren kunde lossa under ordinarie arbetstimmar enligt bruket vid hamnen.

I tvist om *öfverliggedagsersättning* uppstår fråga, huruvida genom denna bestämmelse aftal träffats om liggedagarnas beräknande eller om 119 och 137 §§ Sjölagen vore i saken tillämpliga.

Sedan Rederiaktiebolaget Neptunus tillhöriga ångfartyget „Triton" under Januari månad 1904 i Rotterdam intagit en last stålräls och skarfjärn, utfärdade befälhafvaren å fartyget, Aug. Bökberg, den 16 i nämnda månad ett konnossement, enligt hvilket han förband sig att i god ordning och godt skick leverera lasten i Helsingborgs hamn till order eller ställföreträdare. I marginalen till konnossementet fanns anmärkt följande bestämmelse:

„Lasten skall aflämnas å skeppets reling långsides hamnkajen i Helsingborg. Lasten skall mottagas så fort ångaren kan lossa under ordinarie arbetstimmar enligt bruket vid hamnen".

„Triton" ankom den 20 Januari till Helsingborg, Såsom lastens mottagare anmälde sig Helsingborg-Hessleholms järnvägsaktiebolag. Lossningen började den 21 Januari på morgonen och slutade den 4 Februari 1904 på kvällen. Härunder infölle två söndagar den 24 och den 31 Januari, då uppehåll i arbetet skedde. För lossningen åtgick sålunda 13 arbetsdagar.

„Triton" hade en nettodräktighet af 1264,16 registerton. hvadan enligt 119 § Sjölagen dess liggedagar voro 8 till antalet. Med hänsyn därtill att den 24 Januari var en söndag skulle således liggedagarna hafva utgått den 29 Januari. Enligt 120 § Sjölagen skulle ersättning för hvarje öfverliggedag för fartyget utgöra 505 kronor 66 öre.

Rederibolaget instämde järnvägsbolaget till Rådstufvurätten i Helsingborg med yrkande, att som genom järnvägsbolagets förvållande lossningen af „Triton"s ifrågakomna last bedrifvits så

långsamt, att lossningen ej afslutats förr än den 4 Februari 1904. järnvägsbolaget måtte förpliktas att till rederibolaget utgifva ersättning för sex öfverliggedagar med 505 kronor 66 öre för hvarje jämte ränta och ersättning för rättegångskostnad.

Innan målet förekom till handläggning inbetalade järnvägsbolaget till rederibolaget 546 kronor 76 öre, utgörande ersättning för en öfverliggedag jämte ränta och stämningskostnader.

Vid Rådstufvurätten bestred järnvägsbolaget käromålet. Genom konnossementets bestämmelse om lossningen hade aftal om lossningstiden träffats. §§ 119 och 137 i Sjölagen voro förty ej tillämpliga. Genom bolagets förvållande hade hinder i lossningen ej ägt rum längre tid än 7 timmar 38 minuter, för hvilken tid motsvarande en öfverliggedag — bolaget redan guldit ersättning. I öfrigt hade lossningen fördröjts genom vållande från fartygets sida.

Å ömse sidor hördes vittnen.

Rådstufvurätten fann i utslag den 18 September 1905 §§ 119 och 137 i Sjölagen vara på lossningstiden tillämpliga, hvarjämte Rådstufvurätten ansåg det vara ådagalagdt, att genom lastemottagarens vållande lossningen fördröjts $1^1/_2$ dag förutom söndagen den 31 Januari 1904, då lastemottagaren varit berättigad påfordra men ej påfordrat lossning. Då lastemottagaren eljest icke, såvidt visadt blifvit, orsakat dröjsmål med lossningen, dömdes järnvägsbolaget att till rederibolaget utgifva ersättning för $2^1/_2$ öfverliggedagar jämte ränte med afdrag för redan gulden ersättning äfvensom att ersätta rederibolagets rättegangskostnader med 300 kronor.

Bolagen sökte hvar för sig ändring i Hofrätten öfver Skane och Blekinge.

Hofrätten (hrr. *Kallenberg* och *Söderwall*, referent) yttrade i dom den 27 April 1906:

Enär det i konnossementet förekommande stadgande, att fartygets last skulle mottagas så fort ångaren kunde lossa under ordinarie arbetstimmar enligt bruket vid hamnen, innefattade bestämmelse om fartygets lossningstid, i anseende hvartill — oafsedt stadgandena i 119 och 137 §§ Sjölagen — skyldighet för lastemottagaren att gälda ersättning för öfverliggetid förelåge, om och i den mån lossningen af fartyget fördröjdes genom lastemottagarens underlåtenhet att taga emot lasten så fort fartyget kunnat lossa;

ty och som i saken finge anses utredt, att järnvägsbolaget orsakat tidsutdräkt med lossningen dels i sammanlagdt 12 timmar 25 minuter, väsentligen i följd däraf att lossningen af räls, hvilken delvis skett direkt å järnvägsvagnar, uppehållits genom vagnsväx-

ling, dels ock i 2 timmar 45 minuter därigenom att en del skarfjärn på begäran af järnvägsbolagets arbetsfolk måst aflämnas å fartygets sida i stället för, såsom i konnossementet föreskrifvits, å relingen, men vållande till ytterligare dröjsmål med lossningen af fartyget icke på grund af hvad i saken förekommit kunde anses ligga järnvägsbolaget till last,

alltså och då den af järnvägsbolaget orsakade tidsförlust med lossningen, tillhopa 15 timmar 15 minuter, vid det upplysta förhållande, att enligt bruket vid hamnen i Helsingborg dagliga arbetstiden utgjorde nio och en half timme, skulle räknas lika med två dagar,

pröfvade Hofrätten rättvist att, med ändring af Rådstufvurättens utslag i hufvudsaken, allenast sålunda bifalla rederibolagets därutinnan förda talan att järnvägsbolaget, som guldit ersättning för en öfverliggedag jämte ränta därå från den 3 Februari 1904, förpliktades till rederibolaget utgifva godtgörelse för ytterligare en öfverliggedag med i sådant afseende fordradt belopp 505 kronor 66 öre tillika med 6 % ränta å detta belopp från den 4 Februari 1904, till dess betalning skedde; och blefve Rådstufvurättens utslag i fråga om rättegångskostnaden af Hofrätten godkändt.

Hofrättsrådet *Borgström* yttrade:

Enär det i konnossementet förekommande stadgande, att fartygets last skulle mottagas, så fort ångaren kunde lossa under ordinarie arbetstimmar enligt bruket vid hamnen, enligt min mening icke till lastemottagarens fördel kan tolkas såsom ett aftal om lossningstiden, och liggedagarna för fartyget, som har en dräktighet af 1264,16 registerton, följaktligen enligt 119 och 137 §§ Sjölagen utgjort åtta,

alltså och då järnvägsbolaget icke styrkt, att lossningsarbetet, som börjat torsdagen den 21 Januari 1904 på morgonen och slutat torsdagen den 4 påföljande Februari på aftonen, uppehållits genom hinder från fartygets sida,

samt vid sådant förhållande liggedagarna tilländagått fredagen den 29 Januari och öfverliggedagarnas antal således uppgått till sex,

pröfvar jag med afslag å järnvägsbolagets ändringssökande beträffande hufvudsaken, i anledning af rederibolagets därutinnan fullföljda talan rättvist att, med ändring af Rådstufvurättens utslag förplikta järnvägsbolaget, som guldit ersättning för en öfverliggedag jämte ränta därå från den 3 Februari 1904, att utöfver af Rådstufvurätten utdömda ersättning för 1½ öfverliggedag jämte ränta utgifva ersättning för ytterligare 3½ öfverliggedagar jämte ränta

därå från de särskilda dagarna, i följd hvaraf det belopp, som järnvägsbolaget har att i ifrågavarande hänseende utgifva till rederibolaget utgör — efter 40 öre om dagen för hvarje ton af ångarens dräktighet — 2528 kronor 30 öre jämte 6 % ränta å den för en hvar af de fem öfverliggedagarna den 30 och 31 Januari samt den 1, 2 och 4 Februari utgående ersättningen 505 kronor 66 öre från en hvar af dessa dagar, till dess betalning sker.

I fråga om rättegångskostnaden är jag ense med referenten.

Fiskalen grefve *Hamilton* utlät sig:

Jag finner det i konnossementet förekommande stadgande, att fartygets last skulle mottagas, så fort ångaren kunde lossa under ordinarie arbetstimmar vid hamnen, innefatta bestämmelse om fartygets lossningstid samt anser förty stadgandena i 119 och 137 §§ Sjölagen rörande liggedagars beräknande icke vara i förevarande fall tillämpliga,

och enär det på grund af i saken hörda vittnens berättelser och med hänsyn till hvad i saken blifvit upplyst angående lossningen från fartyget under April 1904 utaf en jämväl af stålräls och skarfjärn bestående last får anses utredt, att lossningen af den fartygets last, hvarom i saken är fråga, kunnat med lossningsarbetets bedrifvande under ordinarie arbetstimmar vid hamnen verkställas på en tid af tio dagar,

alltså och då järnvägsbolaget icke styrkt, att lossningsarbetet, som börjat torsdagen den 21 Januari 1904 på morgonen och slutat torsdagen den 4 påföljande Februari på aftonen samt således pågått under sammanlagdt 13 arbetsdagar, uppehållits genom hinder från fartygets sida,

samt järnvägsbolaget förty är pliktigt att till rederibolaget utgifva ersättning för tre öfverliggedagar,

pröfvar jag rättvist att, med ändring af Rådstufvurättens utslag beträffande hufvudsaken, sålunda bifalla rederibolagets därutinnan förda talan, att järnvägsbolaget, som guldit ersättning för en öfverliggedag jämte ränta därå från den 3 Februari 1904, förpliktas att till rederibolaget utgifva godtgörelse för ytterligare två öfverliggedagar med 1011 kronor 32 öre tillika med 6 % ränta å 505 kronor 66 öre från den 2 Februari till den 4 Februari 1904 och å utdömda beloppet från sist nämnda dag, till dess betalning sker.

I fråga om rättegångskostnaden är jag ense med referenten.

E. o. fiskalen *Lilienberg* anförde:

Enär genom det i konnossementet förekommande stadgande, att „Triton"s last skulle mottagas, så fort ångaren kunde lossa

under ordinarie arbetstimmar enligt bruket vid hamnen, antalet liggedagar icke enligt min mening kan anses hafva blifvit bestämdt. samt vid sådant förhållande liggedagarne för „Triton", som har en dräktighet af 1264,16 registertons, på grund af föreskrifterna i 119 och 137 §§ Sjölagen uppgått till åtta,

ty och som genom af järnvägsbolaget i saken förebragt bevisning får anses utredt, att lossningsarbetet, som börjat torsdagen den 21 Januari 1904 på morgonen och slutat torsdagen den 4 påföljande Februari på aftonen, blifvit vid olika tillfällen under dagarne efter den 26 Januari, sammanlagdt mer än en half arbetsdag uppehållet genom hinder från ångarens sida bestående däri, att arbetsfolket om bord kommit för sent i gång och tagit sig raster å eftermiddagen och att en ångwinsch å „Triton" vid två olika tillfällen ej kunnat användas, men järnvägsbolaget icke mot rederibolagets bestridande styrkt sig vara berättigadt att från liggedagsräkningen göra ytterligare afdrag, hvadan följaktigen liggedagarna gått till ända den 30 Januari 1904 på aftonen och öfverliggedagarnas antal utgjort fem,

alltså och då järnvägsbolaget guldit ersättning för en öfverliggedag jämte ränta därå från den 3 Februari 1904,

pröfvar jag för min del, med ogillande af järnvägsbolagets ändringssökande beträffande hufvudsaken, i anledning af rederibolagets därutinnan fullföljda talan rättvist att, med ändring af Rådstufvurättens utslag, förplikta järnvägsbolaget att, utöfver den järnvägsbolaget af Rådstufvurätten till utgifvande ådömda ersättning för $1\frac{1}{2}$ öfverliggedag jämte ränta, till rederibolaget utgifva ersättning för ytterligare $2\frac{1}{2}$ öfverliggedagar jämte ränta,

i följd hvaraf det belopp, som järnvägsbolaget skall i ersättning för öfverliggedagar till rederibolaget utgifva, utgör — efter 40 öre om dagen för hvarje ton af ångarens dräktighet — 2022 kronor 64 öre jämte 6 % ränta å den för en hvar af de fyra öfverliggedagarna den 31 Januari samt den 1, 2 och 4 Februari 1904 utgående ersättningen 505 kronor 66 öre från en hvar af dessa dagar, till dess betalning sker.

Rådstufvurättens utslag i fråga om rättegångskostnaden varder af mig godkändt.

Rederibolaget fullföljde sin talan hos Kungl. Maj:t.

Järnvägsbolaget iakttog ej inställelse.

Nedre Revisionen (hrr. *Schartau*, föredragande, och *Ahlgren)* yttrade i afgifvet betänkande:

Enär det i konnossementet förekommande stadgandet, att

fartygets last skulle mottagas så fort ångaren kunde lossa under ordinarie arbetstimmar enligt bruket vid hamnen, icke torde innefatta aftal om lossningstiden, och liggedagarna för fartyget, som har en dräktighet af 1264,16 registertons, följaktligen enligt 119 och 137 §§ Sjölagen utgjort åtta,

alltså och då det genom af järnvägsbolaget förebragt bevisning får anses vara styrkt, att lossningsarbetet, som börjat torsdagen den 21 Januari 1904 på morgonen och slutat torsdagen den 4 påföljande Februari på aftonen, blifvit vid olika tillfällen under dagarna efter den 26 Januari sammanlagdt mera än en half arbetsdag uppehållet genom hinder från fartygets sida, bestående däri att arbetsfolket om bord kommit för sent i gång och tagit raster på eftermiddagarna och att en winsch å „Triton“ ej kunnat användas,

men mot rederibolagets bestridande järnvägsbolaget i öfrigt ej visat, att dröjsmålet med lossningen varit beroende af något från fartyget härrörande hinder,

samt vid sådant förhållande liggetiden gått till ända den 30 Januari 1904 på aftonen och öfverliggedagarnas antal utgjort fem,

hemställer Nedre Revisionen att Kungl. Maj:t måtte pröfva rättvist att, med ändring af Hofrättens dom i hufvudsaken, förplikta järnvägsbolaget, som guldit ersättning för en öfverliggedag med ränta därå från den 3 Februari 1904, att utöfver af Hofrätten utdömd ersättning för en öfverliggedag med ränta till rederibolaget utgifva ytterligare ersättning för tre öfverliggedagar jämte ränta från de särskilda dagarna; i följd hvaraf det belopp, järnvägsbolaget har att i ersättning för öfverliggedagar till rederibolaget utgifva, utgör — efter 40 öre om dagen för hvarje ton af fartygets dräktighet — 2022 kronor 64 öre jämte 6 % ränta å den för en hvar af de fyra öfverliggedagarna den 31 Januari samt den 1, 2 och 4 Februari 1904 utgående ersättningen 505 kronor 66 öre från en hvar af dessa dagar till dess betalning sker.

I fråga om rättegångskostnaden torde Kungl. Maj:t fastställa Hofrättens dom.

T. f. Revisionssekreteraren *Österlöf* var af skiljaktig mening och hemställde att Kungl. Maj:t måtte pröfva rättvist fastställa Hofrättens dom.

Saken föredrogs den 13 December 1906 i Högsta Domstolen (Justitieråden *Herslow*, *Lindbäck*, *Claëson*, *Thollander*, *Billing*, *Ramstedt* och *Westring*),

och enär med det i konnossementet förekommande stadgande, att fartygets last skulle mottagas så fort ångaren kunde lossa

under ordinarie arbetstimmar enligt bruket vid hamnen, icke kunde anses hafva afsetts att till förman för lastemottagaren utesluta tillämpningen af bestämmelserna i Sjölagen angaende beräkning af liggedagar, och liggedagarna således utgjort atta,

alltså och då det genom af järnvägsbolaget förebragt bevisning finge anses vara styrkt, att lossningsarbetat, som börjat torsdagen den 21 Januari 1904 på morgonen och slutat torsdagen den 4 påföljande Februari på aftonen, blifvit vid olika tillfällen under dagarna efter den 26 Januari sammanlagdt mera än en half men ej utöfver en hel arbetsdag uppehållet genom hinder fran fartygets sida, bestående däri att arbetsfolket kommit för sent i gang och tagit raster på eftermiddagarna och att en winsch å „Triton" ej kunnat användas,

men mot rederibolagets bestridande järnvägsbolaget i öfrigt icke visat, att dröjsmålet med lossningen varit beroende af nagot från fartyget härrörande hinder; samt vid sadant förhållande liggetiden gått till ända den 30 Januari 1904 pa aftonen och öfverliggedagarnas antal utgjort fem,

biföll Högsta Domstolen det slut, Nedre Revisionens betänkande i hufvudsaken innehölle, och pröfvade i fraga om rättegångskostnaden skäligt sålunda ändra Hofrättens dom, att järnvägsbolaget förpliktades att i ersättning för kostnaderna vid Rådstufvurätten utöfver af domstolarne bestämdt belopp utgifva ytterligare 450 kronor.

Indhold: 1. *Lidt om Bevisbyrden ved Sjøskade og den norske Sjøforsikringsplans § 75 og dens Forhold til Beviset (af Høiesteretsadvokat Eivind Eckbo).* — 2. *Kungl. Majt:s dom: Rederiaktiebolaget Neptunus mot Helsingborg-Hessleholms Järnvägsaktiebolag.* —

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

udgivet af

Bestyrer i Nordisk Skibsrederforening

J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm,
og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 2	Aargang VIII	1907.

3.

Nogle Bemærkninger til Sjøforsikringsplanens § 75.

(Af Høiesteretsadvokat *H. J. Blom*).

Hr. Høiesteretsadvokat *Eckbo* har i nærværende Domssamlings No. 1 for d. A. fremsat en Del Bemærkninger om Forstaaelsen af Sjøforsikringsplanens § 75, der ikke bør staa uimodsagt. Hvis den af Hr. *Eckbo* hævdede Opfatning skulde vinde Terræn, vil nemlig Følgen heraf uvægerligen blive, at Rederne ikke anser det for at være saa nøie med Overholdelsen af Forskrifterne i § 75, første Led, hvilket igjen vil føre til, at mangt et Erstatningskrav, som under Befølgelse af nævnte Bestemmelse ingen Modsigelse vil møde fra Assurandøren, uhjælpelig strander.

Sjøforsikringsplanens § 75, første Led, lyder:

Skade paa forsikret Skib skal forinden Istandsættelsen besigtes og Reparationsudgifterne enkeltvis takseres paa lovlig Maade. Skipperen eller Rederiet har derunder at paase, at Besigtelsesmændene erklærer sig angaaende Skadens Oprindelse, forsaavidt denne kan skjønnes af de beskadigede Deles Udseende og Tilstand. Iagttages ikke dette, er Skaden kun Gjenstand for Erstatning, naar de Omstændigheder, hvorunder den ifølge Sjø-

forklaringen er opstaaet, tydelig viser, at den ikke er en umiddelbar Følge af Mangler eller Feil ved den beskadigede Del (jfr. §§ 43.3 og 77).

Altsaa: Er Skade paa forsikret Skib indtruffen, saa skal Skipperen ved den efter Skadens Indtræden stedfindende Besigtelse paase, at Besigtelsesmændene erklærer sig angaaende Skadens Oprindelse, forsaavidt denne kan skjønnes af de beskadigede Deles Udseende og Tilstand. Dette er et greit og klart Paabud, der som Regel visselig ingen Vanskelighed vil volde. I Tilfælde Besigtelsesmændene ikke af de beskadigede Deles Udseende og Tilstand skulde „skjønne" Skadens Oprindelse, maa de udtrykkelig anføre dette i sin Erklæring. I modsat Fald vil Bestemmelsen overhovedet ingen Betydning have, idet en hvilkensomhelst Undladelse af at indhente Besigtelsesmændenes Erklæring da vilde kunne undskyldes med, at disse ikke „skjønte" Skadens Oprindelse.

At den nævnte Udtalelse fra Besigtelsesmændene er af stor Betydning for Assurandøren at erholde, er indlysende. Den skal afgives af Besigtelsesmændene forinden Istandsættelsen, altsaa medens Skaden endnu er fersk og Spørgsmaalet om Erstatning endnu ikke reist, hvilket betrygger en paalidelig og upartisk Udtalelse. Og Undladelsen af at tilveiebringe saadan Erklæring er derfor naturligen forbunden med visse Følger for Rederen. Han *fortaber* vistnok ikke sin Ret mod Assurandøren, men dens Haandhæven *vanskeliggjøres*. Skaden er, i Tilfælde Besigtelsesmændenes Udtalelse ikke indhentes, ikke Gjenstand for Erstatning, medmindre de Omstændigheder, hvorunder den ifølge Sjøforklaringen er opstaaet, tydelig viser, at den ikke er en umiddelbar Følge af Mangler eller Feil ved den beskadigede Del. ***Omstændighederne skal tydelig vise*** – det er altsaa ikke tilstrækkeligt, at de ***sandsynliggjør***, at Skaden ikke er en umiddelbar Følge af Mangler eller Feil ved den beskadigede Del. Har man undladt at indhente Besigtelsesmændenes Erklæring angaaende Skadens Oprindelse, er det ikke tilstrækkeligt for at opnaa Erstatning hos Assurandøren, at man ifølge Sjøforklaringen finder det ***antageligt***, at f. Ex. Grundstødning har bevirket Skaden. Dette maa være ***sikkert***; anser man det ikke for absolut utænkeligt, at Skaden er en umiddelbar Følge af Mangler ved den beskadigede Del, faar Rederiet ingen Erstatning, idet Omstændighederne i saa Fald ikke „tydelig viser". **Det er altsaa ikke tilstrækkeligt, at Rederiet opfylder den det efter Planens § 103 paahvilende Bevisbyrde og fører Bevis f. Ex. for en Grundstødning, men det maa ogsaa føre** et saa stærkt Bevis

for, at Grundstødningen *er Aarsag i Skaden*, at det er udelukket, at denne er en umiddelbar Følge af ældre Feil eller Mangler ved den beskadigede Del. Bestemmelsen maa derfor praktisk talt siges at vælte Bevisbyrden over paa Rederiet, hvis dette har undladt at erholde Besigtelsesmændenes Erklæring om Skadens Oprindelse.

En yderligere Forværrelse i Rederiets Stilling — i Tilfælde der foreligger saadan Forsømmelse ved Besigtelsen -- følger af Ordene: „*ifølge Sjøforklaringen*". Efter disse Ord kan ikke det Bevis, som maa tilveiebringes, for at Skaden ikke er en umiddelbar Følge af ældre Feil, skaffes paa en hvilkensomhelst Maade, men hvad det kommer an paa, er, hvorledes Skaden *ifølge Sjøforklaringen* er opstaaet. Det er til ingen Nytte for Rederiet, naar Skibet er kommet hjem igjen, eller Erstatningskrav er reist, at tilveiebringe Udtalelse fra „Sagkyndige" om Skadens Oprindelse. Bestemmelsens Udtryk „ifølge Sjøforklaringen" siger, at Beviset kun kan skaffes paa en bestemt Maade; Sjøforsikringsplanen kan forsaavidt siges at give et Udtryk for den *legale* Bevistheori, der ikke stiller Retten frit ved Bedømmelsen af Beviset, men kræver, at dette skal tilveiebringes paa en bestemt Maade. Den naturlige Grund for denne Indskrænkning i det Bevisstof, som kan tages i Betragtning, er at søge i den ovennævnte Omstændighed, at en Udtalelse fra Folk, der selv har besigtet Skaden førend noget Erstatningskrav er reist eller Tvist opstaaet, maa præsumeres at være mere upartisk og bestryggende end Erklæringer fra Folk, der kun bygger paa Dokumenter, og hvis Udtalelser indhentes under den udtrykkelige Forudsætning, at de skal benyttes til Støtte under en Tvist.

I Modsætning til Hr. Advokat *Eckbo*, mener jeg derfor, at den almindelige Antagelse, at en Overtrædelse af Paabudet i § 75, første Led, vælter Bevisbyrden over paa Rederiet, er korrekt, og denne Opfatning bør trænge igjennem hos Rederierne. En Overtrædelse af nævnte Paabud vil som Regel bringe Rederierne i en yderst vanskelig Stilling overfor Assurandøren.

Den af Hr. *Eckbo* nævnte Høiesteretsdom af $^{28}/_{4}$ 1905 kan ikke paaberaabes som Støtte for den af ham hævdede Opfatning. For det første maa bemærkes, at Dommen er afsagt med 4 mod 3 Stemmer, hvorfor man følgelig under enhver Omstændighed maa være varsom med at tillægge den Betydning som Præjudikat. Men dernæst har Flertallet overhovedet intet udtrykkelig udtalt angaaende, hvorledes det stiller sig med Bevisbyrden, i Tilfælde Paabudet i § 75 er overtraadt. Specielt har Førstvoterende *ikke*

udtalt sin Tilslutning til Hr. *Eckbo's* Opfatning, at det skulde være tilstrækkeligt for at erholde Erstatning hos Assurandøren, naar Bestemmelserne i § 75.1 var overtraadte, at bevise det blotte Faktum Grundstødning, — men Førstvoterendes Udtalelse herom lød: „At en Grundstødning her foreligger *og er den første Aarsag til Skaden*, finder jeg maa ansees utvivlsomt". Denne Udtalelse kan ligesaa godt være et Udtryk for den Opfatning, som jeg mener er den rigtige, at den fulde Bevisbyrde i dette Tilfælde er væltet over paa Rederiet, som for den Opfatning, Hr. Eckbo gjør gjældende. Medens man saaledes ingen Støtte har i Flertallets Votum for den af Hr. *Eckbo* hævdede Forstaaelse, hvorefter nævnte Overtrædelse „har en betydelig mere indskrænket Rækkevidde end den at vælte den hele Bevisbyrde over paa Skibet", er derimod denne Opfatning, at Bevisbyrden — i Tilfælde Overtrædelse af Paabudet i § 75.1 — væltes over paa Skibets Vedkommende, udtrykkelig godkjendt af hele Minoriteten i nævnte Sag, idet Assessor *Prydz*, til hvem Minoritetens øvrige 2 Medlemmer sluttede sig, udtalte: „Jeg kommer med Sjørettens Majoritet til det Resultat, at Assuranceforeningen maa frifindes, fordi der ikke foreligger saadanne Oplysninger om Skadens Aarsag, som i Planens § 75 første Led er gjort til Betingelse for Erstatning i Tilfælde af, at det, saaledes som her, ikke er iagttaget ved Besigtelsesforretningen at erholde Mændenes Erklæring angaaende Skadens Oprindelse. Jeg kan i alt Væsentligt tiltræde, hvad der af Sjørettens Majoritet herom er anført". Og Sjørettens Majoritet udtalte: „Ifølge denne Bestemmelse (§ 75.1), som maa gjælde al partiel Skade, *maa Bevisbyrden med Hensyn til Spørgsmaal om Mangler eller Feil vendes om, naar det er forsømt at erhverve Besigtelsens Erklæring om Skadens Oprindelse*, idet da ingen Erstatning kan kræves, medmindre det tydelig viser sig, at Mangler eller Feil ved den beskadigede Del ikke er Skadens Aarsag".

4.

Kungl. Maj:ts dom, den 12 Februari 1907.

Bergnings- och Dykeriaktiebolaget Neptun

mot

Sjökaptenen Carl Heidenreich.

På resa från Stettin till Sundsvall med last af rågsikt grundstöter ångfartyget „Saxonia“ på södra sidan af Stora Carlsö samt bärgas af bärgningsångarna „Mercur“ och „Neptun“. *Bärgarelönen*, som af Rådstufvurätten bestämmes till 80,000 kronor, nedsättes af Hofrätten och Kungl. Maj:t till 65,000 kronor. Det bärgades värde var 262,766 kronor 43 öre.

Då tyska ångfartyget „Saxonia“, fördt af Sjökaptenen Carl Heidenreich, den 9 Maj 1904 befann sig på resa från Stettin till Sundsvall med last af rågsikt, grundstötte fartyget på södra sidan af Stora Carlsö. Efter erhållen underrättelse om grundstötningen afgick Bergnings- och Dykeriaktiebolaget Neptun tillhöriga ångaren „Mercur“, som låg vid Fårösund, till strandningplatsen och anlände dit på kvällen ifrågavarande dag. Heidenreich lämnade här befälhafvaren å „Mercur“ skriftligt bemyndigande att söka bärga och till säker hamn införa „Saxonia“ och dess last emot godtgörelse, som skulle anses vara förfallen till betalning den dag fartyget blifvit infördt i säker hamn.

Sedan en del af lasten blifvit lossad samt bolagets ångare „Neptun“ den 11 Maj anländt till platsen, lyckades bolagets båda ångare den 11 Maj få „Saxonia“ flott. „Saxonia“ hade ej erhållit några större skador samt afgick samma dag, utan att några tätningsarbeten vidtagits, med egen maskin till Wisby, åtföljd af „Neptun“. Bärgningsångarne afhämtade därefter och införde till Wisby den å Stora Carlsö lossade delen af lasten.

Besiktning å fartyg och last hölls i Wisby af vederbörligen förordnade besiktningsmän och uppskattades därvid fartyget och lasten i deras skadade skick till:

fartyget	135,000:00
lasten	127,766:43
S:a kr.	262,766:43

Bolaget yrkade efter stämning å Heidenreich vid Stockholms

Rådstufvurätt att utbekomma bärgarelön med 80,000 kronor jämte ränta och expencer.

Heidenreich iakttog ej inställelse vid rätten.

Rådstufvurätten yttrade i dom den 3 Juni 1905:

I saken vore upplyst att, sedan „Saxonia“ fördt af Heidenreich, på resa från Stettin till Sundsvall med last af 9900 säckar rågsikt grundstött på södra sidan af Stora Carlsö i Östersjön, befälhafvaren å det bolaget tillhöriga ångfartyget „Mercur“ måndagen den 9 Maj 1904 klockan 11,45 förmiddagen efter omedelbart förut erhållet meddelande om strandningen, afgått från Fårösund, där fartyget varit liggande, till strandingsstället, dit han ankommit klockan 8,20 eftermiddagen, hvarefter mellan honom och Heidenreich träffats öfverenskommelse, att bolaget skulle söka bärga „Saxonia“ och dess last, därvid tillika aftalats att, i händelse bolaget lyckades bärga fartyget, bärgningsgodtgörelsen skulle anses vara förfallen till betalning den dag, fartyget blifvit infördt i säker hamn; att „Saxonia“ på den plats, där den grundstött, varit utsatt för vind och sjö från öppna hafvet ifrån sydost öfver syd till västnordväst och jämväl från andra väderstreck varit utsatt för vind och sjö; enär Stora Carlsö på grund af ringa storlek ej lämnade nämnvärdt skydd i sådant afseende; att „Saxonia“ vid „Mercur“s ankomst befunnits vattenfylld i tanken under storrummet; att, sedan bärgningsaftalet träffats, en kabel förts ombord å haveristen från „Mercur“, hvilken kabel fastsatts å haveristens aktermast samt styfhalats; att omedelbart därpå med tillhjälp af till strandningsstället anlända fiskarbåtar och omkring femtio man från land påbörjats lossning i land af lasten, därvid, då det på grund af rådande sydlig vind och mörker varit omöjligt att finna lämplig landningsplats på öns sydkust, lasten måst föras rundt ön och uppläggas på norra sidan; att sagda lossning fortgått hela natten, därvid „Mercur“ kvarlegat men kabeln fast och styfhalad; att vid följande morgon verkställd dykareundersökning haveristen befunnits uppkörd bland stora bullerstenar ungefär en fot till hela sin längd; att, sedan vid dagens inbrott en landningsplats, dit båtar med last kunde flyta in, anträffats på södra sidan af ön och därstädes anordnats en brygga för lossningen, denna ånyo börjats klockan sex förmiddagen och oafbrutet fortsatts; att sedan omkring klockan tre eftermiddagen ångfartyget „Gustaf Adolf“ ankommit från Klintehamn och erbjudit sig att intaga last från haveristen samt öfverenskommelse därom träffats, sagda fartyg förtöjt vid haveristens styrbordssida, hvarefter lossningen börjat ur haveristens såväl storrum som akterrum

och „Gustaf Adolf“ klockan 11,45 eftermiddagen med en del af lasten afgått till Wisby; att lossningsarbetet afbrutits vid midnatt, enär regn börjat falla och dessutom folket, som arbetat oafbrudt i tjugusju timmar, varit uttröttadt; att påföljande dag onsdagen den 11 Maj tidigt på morgonen börjat blåsa frisk nordvästlig vind med tilltagande sjö; att klockan fyra på morgonen gjorts klart å såväl haveristen som „Mercur“ för flottagningsförsök, hvarefter „Mercur“ med kabeln fastsatt gått fullt framåt och haveristens maskin arbetat fullt back; att haveristen därvid börjat röra sig och gått omkring åtta famnar akter öfver, hvarefter den åter stått fast; att vid omedelbart därefter verkställd dykareundersökning befunnits att haveristen fastnat mellan två stenar midt under storriggen men i öfrigt legat flott; att klockan 6,45 förmiddagen skonerten „Constance“, som dagen förut rekvirerats från Klintehamn, anländt till strandningsplatsen och förhalas längs sidan af haveristen, hvarefter lossning påbörjats ur haveristens akterrum; att haveristen därunder huggit hårdt mot grundet i anledning af nordostlig dyning; att omkring klockan tio förmiddagen, sedan vid pass 250 säckar inlastats i „Constance“, ytterligare ett flottagningsförsök gjorts, i det „Mercur“ gått fullt framåt samtidigt med att haveristens maskin arbetat fullt back; men att haveristen därvid rört sig endast obetydligt akteröfver, hvarför lossningen fortsatts; att klockan half elfva förmiddagen befälhafvaren å det bolaget jämväl tillhöriga ångfartyget „Neptun“, som den 10 Maj klockan 6,5 eftermiddagen på order af bolaget afgått till strandningsplatsen för att biträda vid bärgningsföretaget, med sagda fartyg ankommit till platsen och klockan 10,50 förmiddagen efter erhållen närmare kännedom om haveristens läge ankrat rätt akter om haveristen, hvarefter från „Neptun“ utförts och ombord å haveristen fastsatts en fyra och en half tums wirekabel för att användas vid blifvande flottagningsförsök; att klockan 11,25 förmiddagen, sedan lossningen af last i „Constance“ upphört, „Neptun“ och „Mercur“ börjat draga med full fart under det att haveristens maskin arbetat back, med påföljd att haveristen klockan 11,45 förmiddagen kommit flott och utbogserats på djupt vatten samt förankrats, hvarefter „Neptun“s och „Mercur“s kablar losskastats; att „Mercur“ omedelbart därefter afgått med „Constance“ på släp till Wisby, dit fartygen anländt klockan 4,55 eftermiddagen; att „Neptun“ klockan 12,20 eftermiddagen afgått, konvojerande „Saxonia“ i riktning mot Wisby, dit båda ångfartygen anländt klockan 4 eftermiddagen och förtöjt; att under dagen rådt frisk nordvästlig vind med någon sjö och

nordostlig dyning; att under den 12 Maj dykarställning tillriggats, hvarefter dykareundersökning å „Saxonia“ verkställts af „Mercur“s dykare med biträde af „Neptun“s besättning, därvid befunnits att „Saxonia“ i botten å styrbords sida haft två tre fot långa och en tum breda sprickor, den ena under bryggan och den andra något längre akter öfver samt en buggla om två fots diameter med skräckta naglar vid fockriggen äfvensom åtskilliga mindra bugglor å såväl styrbords som babords sida; att „Mercur“ den 13 Maj afgått till Wisby; att det å Stora Carlsö ilandbärgade mjölpartiet på grund af rådande frisk västlig vind, som omöjliggjort utförande af last från stranden, icke kunnat afhämtas under den 12 Maj: att „Neptun“ den 13 Maj klockan 7,20 förmiddagen afgått från Wisby till Stora Carlsö och under resan anlöpt Klintehamn och Fröjel för afhämtande af arbetsfolk och båtar samt klockan 11,15 förmiddagen anländt till Stora Carlsö och förankrat därstädes samt med tillhjälp af det medförda arbetsfolket tolf man, de medtagna båtarna och tre man af fyrpersonalen börjat inlasta den från „Saxonia“ ilandbärgade lasten; att klockan 6,45 eftermiddagen hela den ilandförda lasten, uppgående till 602 säckar varit förd ombord å „Neptun“, hvarpå denna afgått till Wisby och framkommit dit klockan half tio eftermiddagen; att under den 14 Maj lossningen af det från Stora Carlsö införda mjölpartiet pågått, hvarefter arbete med tätning af „Saxonia“ påbörjats, hvilket arbete, efter att i afvaktan å order om dess fortsättning hafva hvilat den 15 och den 16 Maj, afslutats den 17 Maj; samt att vid i laga ordning förrättad besiktning i Wisby „Saxonia“ i skadadt skick uppskattats till ett värde af 135,000 kronor och dess last till 127,766 kronor 43 öre;

och enär bolaget genom det vid ifrågakomna tillfälle åt ångfartyget „Saxonia“ lämnade biträde måste anses hafva bärgat fartyget och bolaget förty varit berättigadt att af det bärgade undfå bärgarelön, samt vidkommande de omständigheter, hvilka jämlikt 225 § Sjölagen borde vid bärgarelönens bestämmande i synnerhet beaktas, det af hvad förut blifvit anmärkt och eljest i saken förekommit framginge, att „Saxonia“ och dess last, med hänsyn till strandningsställets läge, före bärgningen varit utsatta för synnerlig fara; att fartyget icke varit öfvergifvet af besättningen; att denna väl biträdt vid bärgningsarbetet, men att detta dock icke i någon väsentligare mån underlättats därigenom eller genom användande af fartygets egna hjälpemedel i öfrigt; att bärgarna och deras redskap icke under bärgningsarbetet varit utsatta för någon särskild

fara och att bärgarna icke därunder lidit någon skada till hälsa eller gods; att bärgningsarbetet utförts med synnerlig insikt och drift samt med användande af två för sådant arbete särskildt utrustade dyrbara fartyg, hvilka varit upptagna af bärgningsarbetet, det ena med en driftskostnad af 345 kronor 1 öre för dag under omkring sex dagar och det andra med en driftskostnad af 241 kronor 95 öre för dag under omkring fyra dagar; att fartygens befälhafvare haft biträde af samma fartygs utaf tjugusju män bestående besättning jämte åtskilligt särskildt legdt manskap; att bolaget i och för bärgningen fått vidkännas, utöfver bärgningsfartygens driftkostnad, jämväl aflöning till det legda manskapet och andra särskilda med bärgningen förenade kostnader till sammanlagdt belopp af 4395 kronor 42 öre, samt att det bärgades värde uppgått till minst 262,766 kronor 43 öre;

alltså pröfvade Rådstufvurätten skäligt bestämma bärgarelönen till fordrade och skäliga ansedda 80,000 kronor, i följd hvaraf och då bolaget visat sig hafva för erhållande af kvarstad å „Saxonia“ haft kostnader till belopp af 26 kronor, Heidenreich förpliktades att till bolaget med fartyg, frakt och last genast mot kvitto utgifva dels 80,000 kronor jämte ränta därå efter sex procent om året från den 11 Maj 1904, då bärgarelönen förfallit till betalning, till dess full betalning komme att ske, dels ock ersättning för kvarstadskostnader med 26 kronor; och skulle Heidenreich godtgöra bolaget kostnaderna å saken med skäliga ansedda 1460 kronor jämte hvad bolaget visade sig hafva utgifvit i lösen för Rådstufvurättens protokoll i saken.

Heidenreich sökte efter vad ändring i Svea Hofrätt nnder yrkande, att bärgarelönen måtte nedsättas till 45,000 kronor, att räntan å bärgarelönen måtte förklaras skola utgå från stämningsdagen och efter fem procent samt att beloppet af den bolaget tillerkända ersättning för rättegångskostnaden äfvenledes måtte nedsättas.

Bolaget bestred ändringssökandet.

Hofrätten yttrade i dom den 30 Mars 1906 att Hofrätten, med hänsyn till de omständigheter, under hvilka ifrågavarande bärgning ägt rum äfvensom till det bärgades värde, pröfvade rättvist på det sätt ändra Rådstufvurättens dom, att det belopp, Heidenreich hade att med fartyg, frakt och last genast mot kvitto till bolaget utgifva, bestämdes till allenast 65,000 kronor jämte ränta därå på sätt Rådstufvurätten stadgat, men funne Hofrätten

fråga om rättegångskostnaderna vid Rådstufvurätten ej skäl att i Rådstufvurättens dom göra ändring.

Såväl bolaget som Heidenreich fullföljde sin talan.

Nedre Revisionen (hrr. *Ahlström*, *Wistrand*, referent och *Arsell)* hemställde i afgifvet betänkande att Kungl. Maj:t måtte pröfva rättvist fastställa Hofrättens dom.

Saken föredrogs den 24 Januari 1907 i Högsta Domstolen (Justitieråden *Huss*, *Thollander*, *Cassel*, *Quensel*, *friherre Marks von Würtemberg*, *Petrén* och *Sundberg)*, hvarvid Högsta Domstolen biföll Nedre Revisionens betänkande.

5.

Kungl. Maj.ts dom, den 7 Februari 1907.

Vedhandlaren Carl Andersson i Stockholm

mot

Handlanden Mons Isaksen i Stavanger m. fl.

Sedan Mons Isaksen i Stavanger till Carl Andersson i Stockholm försålt ett parti ved att fritt levereras ombord å köparens fartyg vid Afvafjärden i närheten af Örnsköldsvik, förpliktas Andersson, som befraktat galeasen „Carl" att afhemta en del af vedpartiet, att till befälhafvaren utgifva skadestånd på grund däraf att någon last icke tillhandahållits fartyget.

Fråga huruvida Isaksen och hans å lastningsorten bosatta borgesmän gjort sig skyldige till *kontraktsbrott* samt förty vore skyldige återgälda Andersson hvad han sålunda nödgats till befälhafvaren utgifva.

Genom kontrakt den 10 Februari 1898 sålde Handlanden Mons Isaksen i Stavanger till Vedhandlaren Carl Andersson i Stockholm cirka 500 famnar björkved att levereras fritt ombord å köparens fartyg vid Afvaviken nära Örnsköldsvik. Kontraktet innehöll, bland annat, att Isaksen iklädde sig ansvar för att inga liggedagar uppstode för de fartyg, som komme att afhemta veden, samt att afhämtningen af vedpartiet, hvilkets storlek sedermera bestämdes till 642 famnar, ej finge påbörjas före den 15 Juni 1898.

Den 21 Maj 1898 tecknade Grosshandlaren E. A. Tjernström i Örnsköldsvik och J. Westman i Hampnäs å kontraktet borgen af följande lydelse: „Undertecknade borga för att lastningen af i omstående kontrakt omförmälda 642 famnar fullgöres kontraktsenligt".

I saken är upplyst, att veden var uppstaplad vid västra stranden af en vik Himmelsviken, vid hvars östra sida en holme Bogskäret är belägen; att stranden, där veden var uppstaplad, var för grund för att fartyg där skulle kunna anlöpa, samt att därför fartyg, som skulle afhemta veden, måste förtöja vid Bogskäret, dit veden måste föras i pråmar.

Den 30 September 1898 upprättades mellan Andersson och befälhafvaren å galeasen „Carl", Eriksson, ett certeparti, enligt hvilket Eriksson förband sig att afsegla till Bogskäret och där för Anderssons räkning intaga en full last af cirka 80 famnar björkved

och öfverföra densamma till Stockholm mot en frakt af 10 kronor för hvarje famn. I certepartiet stadgades, att skadestånd för icke uppfyllandet af certepartiet skulle utgå med det kalkylerade fraktbeloppet. „Carl“ ankom till Bogskäret den 20 November 1898. Följande dag telegraferade befälhafvaren till Tjernström: „Carl“ lastningsklar vid Bogskäret“. Någon last aflämnades emellertid icke vare sig inom fartygets liggetid eller öfverliggetid, hvilken utgick den 1 December.

Den 2 December telegraferade Andersson till Isaksen: „Anhålles om telegrafiskt besked om galeasen „Carl“, liggande Bogskär, får last eller icke. Kommer ej svar morgon, beordas fartyget afgå. Ni göres ansvarig för all förlust“.

Det är ostridigt att först genom detta telegram Isaksen fick underrättelse om att „Carl“ låg lastningsklar vid Bogskäret likasom att Isaksen ej erhållit någon underrättelse om att „Carl“ befraktats för att hämta ved vid Bogskäret.

Samma den 2 December telegraferade Andersson också till Tjernström med begäran om besked, huruvida last komme att aflämnas eller ej. I slutet af detta telegram heter det: „Isaksen göres ansvarig jämte Eder för all förlust“.

Isaksen svarade telegrafiskt den 2 December: „Kan icke Tjernström skaffa last, vet jag ingen råd. Ansvarar icke för vinterlastning och ishinder“.

„Carl“ blef den 3 December infrusen och kvarlåg sedan öfver vintern vid Bogskäret.

Befälhafvaren yrkade sedermera vid Stockholms Rådstufvurätt efter stämning å Andersson, att då Andersson genom att ej lämna last brutit certepartiet, honom måtte varda ålagdt att i skadestånd utgifva kalkylerade fraktbeloppet 800 kronor jämte ersättning för öfverliggedagar 77 kronor 40 öre äfvensom ränta och expencer.

I denna rättegång förpliktades Andersson slutligen genom Kungl. Maj:ts dom den 21 Januari 1901 att till befälhafvaren utgifva 800 kronor jämte ränta och rättegångskostnader. Den 31 Januari 1901 erlade Andersson till befälhafvaren utdömda beloppet 1098 kronor 22 öre.

Andersson instämde nu i sin ordning till Stockholms Rådstufvurätt såväl Isaksen som Tjernström och Westman med yrkande att, enär Isaksen genom sin uraktlåtenhet att till ofvannämnda fartyg aflämna last brustit åt sina uti kontraktet af den 10 Februari 1898 med afseende å aflastningen af veden åtagna förpliktelser,

Isaksen, Tjernström och Westmann, de båda sistnämnda på grund af sin borgen, måtte förpliktas att en för alla och alla för en till Andersson utgifva ej mindre nämnda belopp 1098 kronor 22 öre än äfven ersättning för Anderssons egna kostnader i alla instanserna 557 kronor 16 öre eller således sammanlagdt 1656 kronor 38 öre jämte ränta.

Isaksen, Tjernström och Westmann bestredo Anderssons talan. Då Andersson underlåtit att underrätta Isaksen om befraktningsaftalet angående galeasen „Carl" eller om att fartyget var färdigt att lasta, kunde någon ersättningsskyldighet i målet icke ifrågakomma. Bestredo att ifrågavarande borgen tillkommit i ändamål att Tjernström och Westman skulle ombestyra lastningen af vedpartiet.

Rådstufvurätten yttrade i dom den 15 Juli 1902:

I saken vore upplyst, *att* Andersson genom kontrakt den 10 Februari 1898 af Isaksen köpt ett parti björkved om 642 famnar att levereras från och med den 15 Juni samma år vid Afvafjärden i närheten af Örnsköldsvik fritt ombord å Anderssons fartyg; *att* Tjernström och Westman å kontraktet tecknat borgen för att lastningen af vedpartiet fullgjordes kontraktsenligt; *att*, sedan galeasen „Carl", hvilken af Andersson befraktats att mot en frakt af tio kronor per famn föra cirka 80 famnar af vedpartiet till Stockholm, den 20 November 1898 för mottagande af last anländt till Bogskäret, där veden varit upplagd, fartygsbefälhafvaren nästpåföljande dag härom genom telegram underrättat Tjernström och med fartyget kvarlegat vid Bogskäret under hela lastningstiden, men att någon last icke blifvit till fartyget aflämnad, ehuru hinder för lastens intagande icke förefunnits; *att* Andersson — på yrkande af befälhafvaren om förpliktande för Andersson att till befälhafvaren utgifva det för brytande af befraktningsaftalet stadgade skadestånd med det kalkylerade fraktbeloppet äfvensom ersättning för öfverliggedagar jämte ränta och godtgörelse för rättegångskostnad — genom Kungl. Maj:ts den 29 Januari 1901 gifna dom förpliktats att i sådant afseende till befälhafvaren utgifva 800 kronor jämte ränta och rättegångskostnadsersättning *och att* Andersson i enlighet med nämnda dom den 31 Januari 1901 till befälhafvaren erlagt sammanlagdt 1098 kronor 22 öre;

och enär förenämnda den 10 Februari 1898 dagtecknade kontrakt icke innehölle någon bestämmelse, inom hvilken tid efter den 15 Juni 1898 veden skulle vara af Andersson afhämtad, vid hvilket förhållande det ålegat Isaksen samt Tjernström och West-

man, de båda senare på grund af sin ofvanberörda borgen, att under nämnda års seglationstid efter af fartygsbefälhafvaren å lastningsorten lemnad behörig underrättelse, att fartyget vore färdigt mottaga last, låta aflasta vedpartiet,

ty och som en sådan underrättelse måste anses vara lämnad genom det telegram, som, enligt hvad ofvan nämnts, aflåtits till Tjernström, samt Isaksen, Tjernström och Westman vid sådant förhållande vore pliktiga att hålla Andersson skadeslös för den kostnad, han skäligen fått vidkännas till följd af underlåtenhet att till galeasen „Carl" lämna last;

men Andersson icke visat laga grund för sin vägran att utan rättegång till befälhafvaren utgifva det aftalade fraktbeloppet 800 kronor, vid hvilket förhållande Andersson icke kunde anses vara berättigad att af sina vederparter utbekomma hvad han därutöfver erlagt;

samt Tjernström och Westman icke kunde anses pliktiga att med mera än hälften ansvara för gäldande af det Andersson tillkommande skadestånd;

alltså blefve Anderssons talan på det sätt bifallen, att Rådstufvurätten förpliktade Isaksen, Tjernström och Westman, de båda senare dock endast till hälften hvardera, att mot kvitto genast till Andersson utgifva förenämnda fraktbeloppet 800 kronor jämte 5 % årlig ränta därå från den 20 Mars 1901, då stämningen delgifvits Tjernström och Westman, till dess betalning skedde; och skulle Isaksen, Tjernström och Westman, hvilkendera gälda förmådde, ersätta Anderssons rättegångskostnad med 423 kronor 65 öre jämte protokollslösen.

Samtliga parter sökte efter vad ändring i Svea Hofrätt.

Hofrätten (hrr. *Hansson*, *Kiellander* och *Wedberg*) yttrade i dom den 4 Mars 1904:

Emedan Isaksen icke varit skyldig aflämna ved till inlastning å ifrågavarande fartyg med mindre Isaksen meddelats underrättelse jämlikt 118 § Sjölagen, att fartyget vore lastfärdigt,

samt sådan underrättelse hvarken kunde anses lämnad Isaksen genom det af fartygets befälhafvare till Tjernström aflåtna telegram eller, såvidt visats, blifvit på annat sätt Isaksen gifven,

ty och som Andersson ej visat, att Tjernström och Westman genom sin å kontraktet af den 10 Februari 1898 tecknade borgen eller eljest iklädt sig annan förbindelse mot Andersson än att hålla denne skadeslös för den förlust, som kunde tillskyndas honom

därigenom, att Isaksen icke fullgjorde sina skyldigheter i afseende å vedens inlastning,

pröfvade Hofrätten, med afslag å Anderssons ändringssökande, rättvist att i anledning af vederparternas klagan, med upphäfvande af Rådstufvurättens dom, ogilla Anderssons talan, men skulle med afseende å sakens beskaffenhet Isaksen och hans medparter själfva vidkännas sina rättegångskostnader vid Rådstufvurätten.

Referenten e. v. Notarien *Borell*, med hvilken Hofrättsrådet *grefve von Rosen* instämde, yttrade:

Jag finner, såvidt angår den af Andersson mot Isaksen i hufvudsaken förda talan, ej skäl att göra ändring i Rådstufvurättens dom, i hvad Isaksen därigenom förpliktats att till Andersson utgifva 800 kronor jämte ränta därå på sätt Rådstufvurätten stadgat.

Vidkommande Rådstufvurättens dom i öfrigt i hufvudsaken, så enär Tjernström och Westman genom sin å kontraktet af den 10 Februari 1898 tecknade borgen icke kunna anses hafva iklädt sig annan förbindelse gent emot Andersson än att hålla denne skadeslös för den förlust, som kunde tillskyndas honom därigenom, att Isaksen icke fullgjorde sina skyldigheter i afseende å vedens aflastning,

ty och som berörda borgen ej är ingången som för egen skuld, samt vid sådant förhållande skyldighet för Tjernström och Westman att på grund af samma borgen till Andersson utgifva ersättning icke inträder förr än visadt blifvit, att hinder för Andersson mött att af Isaksen utbekomma hvad denne förpliktats att uti ifrågavarande hänseende till Andersson i skadestånd erlägga,

finner jag, med ändring af Rådstufvurättens dom härutinnan, Anderssons mot Tjernström och Westman förda talan för närvarande ej kunna bifallas.

Andersson fullföljde sin talan, som af vederparterna bestreds.

Nedre Revisionen (hrr. *Schartau*, *Gyllenbåga*, och *grefve Hamilton*, referent) hemställde i afgifvet betänkande, att Kungl. Maj:t måtte pröfva rättvist fastställa Hofrättens dom samt förplikta Andersson att i ersättning för kostnaderna å saken hos Kungl. Maj:t utgifva till Isaksen 150 kronor samt till Tjernström och Westman 150 kronor jämte domslösen.

Saken föredrogs den 17 Januari 1907 i Högsta Domstolen,

och enär med afseende å hvad i saken blifvit upplyst därom att det af Isaksen försålda vedpartiet för att kunna från sin upplagsplats inlastas i fartyg måst i pråmar framföras till fartyget, Isaksens vid försäljningen gjorda åtagande att leverera partiet fritt

ombord icke rimligen kunde anses hafva medfört skyldighet för Isaksen att fullgöra inlastningen vid ifrågavarande tidpunkt, da isbeläggning af vattnet varit att när som helst befara, och pråmar, som tillandahållits vid lastningsplatsen, förty varit utsatta för att skadas eller infrysa,

pröfvade Högsta Domstolens flesta ledamöter Justitieråden *Huss*, *Carlson*, *Cassel*, *friherre Marks von Würtemberg* och *Petrén* rättvist fastställa Hofrättens domslut, och biföllo samma ledamöter i afseende å kostnaderna å saken hos Kungl. Maj:t Nedre Revisionens betänkande.

Justitieråden *Thollander* och *Sundberg* pröfvade rättvist att med ändring af Hofrättens dom, fastställa Rådstufvurättens i saken meddelade beslut.

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret; hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

udgivet af

Bestyrer i Nordisk Skibsrederforening

J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 3	Aargang VIII	1907.

6.

Christiania Sjøret, den 28 Februar 1907.

Fedot Smetanin
(Advokat Knud Bruun)

mod

Sjöförsäkringsaktiebolaget „Ocean" ved dets herværende Agenter Ullmann & Bronn
(Advokat Gustav Blom).

Ladningsassurandørerne nægter at erstatte Varer, der var gaaet tabt ved Skibets Forlis, bl. a. fordi Skibet, der tilhørte Ladningseieren, efter Assurandørernes Paastand ikke var sjødygtigt ved Reisens Begyndelse, jfr. *den norske Sjøforsikringsplans § 43,2 a.* Retten finder imidlertid, at Assurandørerne ikke har ført Bevis for denne Paastand, som derfor ikke kunde tages tilfølge. Præskriptionsbestemmelsen *i samme Plans § 105* antages ikke at kunne paaberaabes af Assurandørerne, skjønt Tiden var udløben, fordi det efter samtlige foreliggende Omstændigheder maatte ansees at have været umuligt for den Forsikrede (Ladningseieren) at tilveiebringe de nødvendige Bevisligheder inden Fristens Udløb.

Ved Police No. 982, dateret 15 September 1902 forsikrede Sjöförsäkringsaktiebolaget „Ocean" for Hr. Fedot Smetanin, Ar-

changel. Kr. 20 000,00 paa Last bestaaende af Sild, Saltfisk og Tørfisk og værdsat til ialt Kr. 40 000,00 for en Reise med Skonnertbark „Donna Louise“ (Lovisa) fra Hammerfest til Archangel. Den anden Halvdel af Ladningen forsikredes i Stavanger Sjøforsikringsselskab.

Under Reisen forliste „Donna Louise“ og den hele Ladning gik tabt med Undtagelse af ca. 500 Tønder Sild, der reddedes og udbragtes til et Nettobeløb af 300 Rubler. Dette Beløb beror ved Generalkonsulatet i Archangel til Disposition for rette Vedkommende, se Dok. 1 og 2 ad 12.

Da „Ocean“ har nægtet at udbetale Assurancebeløbet, har Fedot Smetanin ved Sjøretsstævning af 1 Juni 1904 anlagt nærværende Sag mod Selskabet ved dets herværende Agenter, Herrer Ullmann & Bronn og — efter inden Retten forgjæves anstillet Forligsmægling — paastaaet Indstævnte tilpligtet at betale Kr. 20 000,00 med Renter og Sagsomkostninger.

Indstævnte har ligeoverfor Søgsmaalet fremsat to Indsigelser:

For det første at Skibet havde uforsvarlige Seil for en Høstreise med Last i Nordishavet og Hvidehavet, samt at Skibet havde en betænkelig Lækage. Paa Basis heraf hævder Indstævnte, at det er fri for Erstatningspligt, dels fordi Forsikringstageren ikke har opfyldt sin Oplysningspligt efter Sjøforsikringsplanens § 28, dels fordi Skaden maa ansees som en Følge af, at Skibet har tiltraadt Reisen i usjødygtig Tilstand, Planens § 43,2 a, og dels fordi Ulykken er skeet ved Forsikredes egen Skyld, Planens § 43,1.

for det andet, at Fordringen ialfald er præskriberet efter Bestemmelsen i Planens § 105.

I Henhold hertil har Indstævnte paastaaet sig frifunden og tilkjendt Forsvarsomkostninger.

I Anledning af Forliset afholdtes Sjøforklaring i Archangel den 11 Oktober 1902, hvorunder der afgaves beedigede Vidneforklaringer af Skibets Fører, Nikolai Iwanowitsch Burnaschoff og en Matros Pavel Jakowlewitsch Moschow. Disse forklarede, at Skibet var af meget stærk Konstruktion, havde al nødvendig Takkelage og Udrustning og var i alle Henseender sjødygtigt. Besætningen bestod af Fører og 7 Mand. Skibet afgik med fuld Ladning af Fisk fra Hammerfest den 11 September 1902 (gammel Stil) og holdt under gunstig Vind Kursen for Archangel. Om Morgenen den 14 September fik Skibet Modvind og var i Løbet af 12 Timer nødsaget til at gaa for styrbords Halser. Derefter slog Vinden om i en gunstig Retning. Den 16 September Kl. 4

om Aftenen kom der et stærkt Vindstød. Føreren gav øieblikkelig Ordre til at tage ned Seilene, men under dette Arbeide blev nogle af dem bortrevne og bortførte af Sjøen. Skibet fortsatte Reisen til Elven Ponoi. Men henimod Kl. 6 Aften den samme Dag røg der her op en stærk Storm med Snetykke, som rev bort de øvrige Seil. Roret fungerede rigtig, og Skibet for fremover i høi Sjø, idet det holdt Kursen, hvorved det kom ind i Sprenske Tværstrøm under Lavvandet, og Kl. 12 Nat mellem 16 og 17 September stødte de paa Grund og blev staaende. Det var aldeles mørkt, men man kunde tydelig mærke, at Skibet i det voldsomme Stød var brukket i to Dele. Derefter begyndte de stærke Bølger, som slog mod Skibet, at brække det op. Føreren og tre Matroser klyngede sig til Kahytstaget og en Mastestump, der var revet løs. De blev bortførte af Sjøen og drev omkring paa Bølgerne nogle Timer, men blev derpaa kastede op paa Stranden og paa denne Maade reddede. De øvrige fire af Besætningen omkom derimod.

Skibet var forsikret i Det gjensidige Forsikringsselskab i Archangel og allerede under 4 Oktober 1902 blev den fulde Forsikringssum for samme udbetalt til Citanten, der var Eier saavel af Skibet som af Ladningen, med 3720 Rubler (kfr. Dok 12 ad 8).

Saavel Indstævnte i nærværende Sag som Stavanger Sjøforsikringsselskab har derimod vægret sig for at udbetale Forsikringssummen for Ladningen. Citanten har herom i Indlæg af 18 Februar 1905 oplyst, at efter Overenskomst med Stavanger Sjøforsikringsselskab vil nærværende Sags endelige Udfald være afgjørende ogsaa for dette Selskab. (Dok. 8).

Af de dokumenterede Forhandlinger mellem Citanten og Indstævnte fremgaar, at Citanten gjentagne Gange gjorde Henvendelser til Indstævnte om Forsikringssummens Udbetaling. Den 4/17 Februar 1903 (henholdsvis gammel og ny Stil) telegraferede Indstævnte derefter til Citanten saaledes (Dok. 29 ad 8):

„Nægter Erstatning, da Fartøiet bevisligt usjødygtigt. Skal dog indgaa betale firti Procent af Forsikringsbeløbet mod Telegrafsvar".

Herpaa svarede Citanten den 5/18 Februar 1903 telegrafisk saaledes (Dok. 30 ad 8):

„Fordrar full assuranssumma. Sjövärdighetsbevis å klassifikation afsendes".

Citanten fastholder derpaa sit Krav i Skrivelse af 6/19

Februar 1903 (Dok. 31 ad 8), hvorefter Indstævnte den 27 Februar 1903 (Dok. 32 ad 8) tilskriver Citanten saaledes:

I Besiddelse af Ærede af 6/19 ds. med indlagte Erklæring har vi at holde os til vort Telegram, at vi ikke agter at betale Skaden, — og at vi afventer den Proces, som De antyder at ville anlægge mod vort Selskab. — — — — — — — — — — —

Da De ikke modtog vort Tilbud om Opgjør i Mindelighed, saa nægter vi nu al Erstatning",

og i Skrivelse af 6 Marts 1903 (Dok. 33 ad 8) tilføier, at Selskabet har antaget Advokat Gustav Blom til at føre Sagen, samt at Sagen efter Policens Text skal anlægges i Kristiania.

I Skrivelse af 15/18 Marts 1903 erkjender Citanten Modtagelsen af Indstævntes Skrivelse af 6 s. M. og tillægger, at han efter foretagne Forsendelser vil indtræffe hos Selskabet.

Imidlertid kom Citanten først til Kristiania den 6 April det paafølgende Aar (ɔ: i 1904). Aarsagen til denne Udsættelse angiver Citanten at være den, at der i Archangel blev iværksat strafferetslig Undersøgelse, og at han ansaa det nødvendigt at afvente dennes Udfald, før han skred til Sagsanlæg overfor Selskabet.

Sammenhængen hermed er den, at Skibets tidligere Fører, Ivan Aleksejeff Chabaroff under 2 November 1902 til Gouvernøren i Archangel havde indgivet Anmeldelse om, at Forliset skyldtes Mangler ved Skibet. Nævnte Chabaroff havde tiltraadt Stillingen som Skipper den 4 Juni 1902. Han førte derpaa Skibet fra Archangel til Tromsø, hvorfra det blev bugseret til Hammerfest, hvor det laa fra 10 Juli. Den 14 August fratraadte Chabaroff Stillingen som Skipper og afreiste med et andet Fartøi til Archangel. Efterat han den 28 Oktober havde faaet høre om Forliset, indgav han nævnte Anmeldelse. Denne gaar ud paa, at „Donna Louise" var forsynet med gamle og daarlige Seil, og at Seilenes daarlige Kvalitet maa ansees som Aarsag til Forliset, samt at Skibet desuden lækkede meget. Chabaroff angiver, at han allerede før Afreisen fra Archangel i Juni Maaned havde gjort Citanten opmærksom paa begge disse Mangler, og at Citanten hertil havde lovet ham, at han efter Ankomsten til Tromsø vilde kalfatre Skibet og før Tilbagereisen anskaffe nye Seil. Da Citanten ikke vilde opfylde dette Løfte, men alene gav Chabaroff Ordre til at reparere de ombordværende Seil, vilde Chabaroff — forklarer han — ikke længere blive staaende ombord og fratraadte af denne Grund sin Stilling.

I Anledning af denne Anmeldelse, hvis Rigtighed Citanten

i et og alt har benægtet, blev der af de russiske Myndigheder i Archangel anstillet langvarige Undersøgelser, hvorunder en Række Vindner afhørtes.

Den 23 September 1903 (g. S.) afgav Fredsdommeren i første Distrikt af Archangel Kreds en Indstilling (Dok. 14 ad 8), hvori han opsummerer Undersøgelsens Resultat derhen:

1) At det ved de afhørte Vidners Forklaringer maatte ansees konstateret, at Skibet „Donna Louise" var udrustet med gode Seil, deriblandt Reserveseil, at det var skikket til at gaa i aaben Sjø, skjønt det var gammelt, at det ikke havde en saadan Lækage, som kunde sætte Skibet og Besætningen i sikker Fare,

2) at det er oplyst, at der i Tiden for „Donna Louise"s Forlis i Hvidehavet har været en voldsom Orkan den 16 September 1902, hvilken Orkan foraarsagede Forlis ogsaa af to andre Fartøier, og kunde have revet istykker hvilkesomhelst Seil,

3) at derfor bør Aarsagen til Skibet „Donna Louise"s Forlis og Omkommen af endel af Besætningen tilskrives en Naturkraft eller Guds Vilje,

4) samt at Chabaroff blev afskediget af Citanten fra Tjenesten paa „Donna Louise" paa Grund af Drukkenskab, og at hans Forklaringer ikke fortjener Sandsynlighed.

Fredsdommeren konkluderer derfor med at udbede sig Kredsrettens Tilladelse til Undersøgelsens Indstilling.

Prokurøren tilbagesender Sagen til Fredsdommeren den 2 Oktober 1903 (g. S.) med Anmodning om at afhøre endel i Skrivelsen nævnte Vidner (Dok. 1 ad 10). Efterat dette er skeet, alene med Undtagelse af et Vidne, som befinder sig i udenlansk Fart, Stedet ubekjendt, oversender Fredsdommeren den 4 December 1903 (g. S.) paany Sagen, idet han fastholder Indstillingen af 23 September 1903. Kredsretten sluttede sig ogsaa hertil, idet den under 13 Februar 1904 (g. S.) bestemte at indstille Sagen mod Citanten paa Grund af manglende Bevis. Denne Afgjørelse blev (efter Citantens forsaavidt uimodsagte Anførsel) endelig den 13 Marts 1904 (g. S.), og den 15 Marts 1904 (g. S.) fik Citanten Meddelelse herom (kfr. Dok. 16 ad 8).

Den 16/29 Marts 1904 afreiste Citanten derpaa til Kristiania, hvor han ankom den 6 April 1904 (n. S.). Da Forhandlingerne med Selskabet ikke ledede til noget Resultat, engagerede han Advokat den 15 April næstefter. I Anledning af, at Sjøretsstævningen først udtoges den 1 Juni 1904, har Citantens Advokat

oplyst, (Dok. 10 P. 30) at han samtidig med sit Engagement rettede en Henvendelse til Indstævntes Advokat og meddelte, at han i Paavente af en Meddelelse fra Citanten helst ønskede at opsætte med Stævningens Udtagelse en kort Tid, hvad der imidlertid ikke maatte opfattes som nogen Tvivl eller nogen Vaklen fra Citantens Side. Indstævntes Advokat har (Dok. 12) hertil udtrykkelig erkjendt, at han efter Modpartens Henstillen samtykkede i, at Sagsanlægget foreløbig kunde udstaa, uden at dette skulde have nogen Indflydelse paa Citantens angivelige Fordring.

Ligeoverfor Indstævntes første Indsigelse angaaende Skibets Forfatning hævder Citanten, at Sagen forsaavidt maa være endelig og bindende afgjort ved de russiske Myndigheders Afgjørelse. Denne Paastand kan dog ikke godtages, idet det er klart, at Indstævnte uanset nævnte Afgjørelse maa have samtlige sine Indsigelser i Behold. Noget andet er det, at Afgjørelsen som et Udtryk for Opfatningen hos de Myndigheder, som har forestaaet Undersøgelsen og indhentet Vidneforklaringerne samt derhos har Kjendskab til de lokale Forhold, vil kunne have Betydning ved Bedømmelsen af de foreliggende Vidneforklaringers Bevisværdi.

Forsikringen er efter Policen afsluttet i Henhold til revideret almindelig norsk Sjøforsikringsplan af September 1894, og det er efter Proceduren paa det Rene, at det er denne Plans Bestemmelser, som kommer i Betragtning ved Afgjørelsen af Indstævntes første Indsigelse. Det er efter dette ikke tvivlsomt, hvad Indstævnte ogsaa medgiver, at Bevisbyrden her paahviler Indstævnte. Det første Spørgsmaal bliver derfor, om der fra Indstævntes Side er ført tilfredsstillende Bevis for Skibets manglende Sjødygtighed. Dette Spørgsmaal maa efter min Mening besvares benægtende. Jeg skal herom bemærke følgende:

Skibet blev, i Anledning af dets Optagelse i Det gjensidige Forsikringsselskab i Archangel besigtiget sammesteds den 3 September 1901 (g. S.) se Dok. 1 ad 8. Det er under Besigtigelsen oplyst, at Skibet er bygget 1869. Skibet betegnes at være i tilfredsstillende Stand indvendig og udvendig og der er intet anført om, at man under Forretningen fandt nogen Mangel ved Skibet. Specielt gjælder dette ogsaa i de to Retninger, som Indstævnte i nærværende Sag har paaberaabt sig, idet det er anført, at Skibet efter de erholdte Oplysninger ikke skulde have nogen Lækage og videre anført, at Skibet havde 16 gode Seil foruden Reserveseil. I Besigtigelsesforretningen sees en Repræsentant for Forsikringsselskabet at have deltaget. Formodningen maa derfor være for,

at Skibet i enhver Henseende har tilfredsstillet de Fordringer, som det lokale Forsikringsselskab opstiller for heromhandlede Fart.

Det er efter Proceduren paa det Rene, at nævnte Besigtigelsesforretning før Ladningen forsikredes blev forelagt Indstævntes og Stavanger Sjøforsikringsselskabs Agenter i Hammerfest.

Videre blev der den 10 September 1902 (g. S.) — altsaa Dagen før Skibets Afgang fra Hammerfest — efter Anmodning af Citanten ved den russiske Vicekonsul i Hammerfest og 3 tilkaldte Sagkyndige — Styrmænd — afholdt en ny Besigtigelsesforretning over Skibet, dette erklæredes her at være i samme gode Stand, som under Besigtigelsen den 3 September 1901.

Det er efter Proceduren paa det Rene, at Stavanger Sjøforsikringsselskabs Agent og ligeledes en Søn af Indstævntes Agent i Hammerfest var tilstede under Besigtigelsen sammesteds.

Det synes klart, at Indstævntes Bevisbyrde efter de saaledes foreliggende officielle Besigtigelsesforretninger og derunder afgivne Sjødygtighedserklæringer maa være særlig stærk. Dette maa gjælde. selvom Indstævnte skulde have nogen Ret i sin Paastand om, at man iallefald ved Besigtigelsen i Hammerfest er gaaet noget overfladisk frem, idet Indstævntes Agent vilde havt Adgang til at stille sine Fordringer, om han havde fundet en nærmere Undersøgelse paakrævet. I denne Forbindelse bemærkes ogsaa, at Skibet havde ligget 2 Maaneder i Hammerfest (af Hensyn til Citantens Indkjøb af Fisk) og det maa derfor formodes, at Agenten paa et ikke større Sted havde havt Anledning til at skaffe sig Underretning om Skibets Forfatning.

Indstævnte paaberaaber sig først og frem Vidnet Chabaroff, der delvis støttes ved Vidnerne Pantiloff og Marin se Dok. 1, 2. 4. 5, 6 og 7 ad 6. Det maa ogsaa medgives, at særlig Chabaroff's Anførsler i hans Anmeldelse og i hans Vidneforklaring indeholder meget stærke Anker ligeoverfor Citanten. Men herved er at bemærke, at der som af Citanten fremholdt foreligger en Række Omstændigheder, som er skikket til at vække begrundet Tvivl om disse Anførslers Rigtighed.

Jeg skal saaledes nævne, at intet andet Vidne og specielt ikke de Vidner, som har været ansat paa Skibet sammen med Chabaroff, har forklaret noget om Chabaroff's omforklarede gjentagne Henvendelser til Citanten om Nødvendigheden af at reparere Skibet og specielt Seilene. Ligesaa, at ingen andre Vidner af Besætningen har oplyst at have havt noget Kjendskab til den efter Chabaroff's Forklaring endog besluttede Reparation af Skibet

i Tromsø. Det synes paafaldende, at Besætningen paa Skibet skulde være uvidende herom.

Ligesaa at Skibet efter Chabaroff's Forklaring under Reisen fra Archangel til Tromsø skulde have faaet en betydelig Lækage, der noteredes i Journalen, medens Skibets daværende Styrmand Burnaschoff og Matros Maschoff tværtimod har forklaret, at Skibet under denne Reise ingen væsentlig Lækage havde.

Ligesaa at Chabaroff under Tilbagereisen til Archangel intet nævnte om, at han havde gaaet fra Skibet af Frygt for Forlis paa Grund af Fartøiets daarlige Beskaffenhed, men angav en ganske anden Grund for sin Fratræden.

Endelig at den virkelige Sammenhæng med Chabaroff's Fratræden er den, at han blev afskediget af Citanten paa Grund af hans daarlige Opførsel, specielt Drukkenskab. Dette fremgaar af Konsulens Bevidnelse Dok. 13 ad 8, og at Afskedigelsen forsaavidt ikke har været uberettiget, synes at fremgaa af, hvad der herom er forklaret af flere Vidner, se Dok. 6, 8, 11 og 19 ad 8 samt Dok. 3 ad 13. Ifølge Dok. 19 ad 8 har ogsaa Vidnet Ikonnixoff, en fjern Slægtning af Chabaroff, forklaret, at han Vaaren 1903 tog Chabaroff i sin Tjeneste, men September samme Aar maatte afskedige ham paa Grund af Upaalidelighed og Drukkenskab. Af Dok. 13 ad 8 fremgaar, at Chabaroff i Anledning af Afskedigelsen var paa Konsulatkontoret, men har desuagtet ikke overfor Konsulen, saavidt man kan se, nævnt noget om Fartøiets daarlige Beskaffenhed.

Naar det bemærkes, at Chabaroff's Anmeldelse om Fartøiets daarlige Beskaffenhed først er fremkommen *efter* Forliset samt, at han har ladet sig forlyde med, at han havde hævnet sig paa Citanten, fordi denne havde opsagt ham fra Tjenesten, kfr. Dok. 19 ad 8 og Dok. 3 ad 13, maa jeg antage, at der paa Chabaroff's Anførsler ikke kan lægges nogen særlig afgjørende Vægt.

Det har fra Indstævntes Side været anført, at Chabaroff ikke har været stævnt her under Sagen, og at man derfor skulde savne formel Adgang til at tage Hensyn til de ovennævnte Momenter. Jeg maa imidlertid give Citanten Medhold i, at naar Chabaroff optræder som Anmelder, og naar Indstævnte paaberaaber sig hans Anførsler, samt naar disse Anførslers Rigtighed eller Urigtighed er af afgjørende Betydning for Sagens Bedømmelse, er det baade berettiget og nødvendigt at undersøge, hvilken Bevisvægt disse Anførsler kan tillægges.

Paastanden om Seilenes daarlige Beskaffenhed støttes af

Vidnet Marin's Forklaring. Dok. 6 og 7 ad 6, og Paastanden om Skibets betydelige Lækage af Marin's Forklaring og tillige af Vidnet Panfiloff's Forklaring Dok. 4 og 5 ad 6. Disse Vidner har ligget med sine respektive Fartøier ved Siden af Citantens Fartøi og har væsentlig sit Kjendskab til Skibets Forfatning herfra. Ligeoverfor disse Forklaringer om Skibets Lækage og om den Pumpning, som denne nødvendiggjorde, har Citanten anført, at dette, ialfald delvis, forklares derved, at Skibet havde inde et betydeligt Kvantum salt Fisk, se Dok. 1 ad 13, og at man derfor maatte pumpe ud Saltlage, kfr. Vidnet Smetanin's Forklaring Dok. 11 ad 8. Vidnet Panfiloff's Forklaring Dok. 5 ad 6 om, at Skibet bøiedes noget ned med Forenden og Agterenden, da Skibet var fuldlastet for- og agter, medens Rummet midtskibs var tomt, men rettede sig igjen, da ogsaa Midtskibet blev fuldlastet, har vistnok nogen Vægt, men kan dog ikke tillægges afgjørende Betydning som Bevis for Usjødygtigheden. Vidnet staar forsaavidt ogsaa alene med sin Forklaring herom.

Paa den anden Side foreligger der en Række Forklaringer fra forskjellige Vidner, som fuldt ud bekræfter Citantens Paastand om, at Skibet var sjødygtigt i enhver Henseende, særlig, at Skibet ikke havde nogen Lækage af Betydning, og at Skibet havde Seil i tilstrækkelig Mængde og fuldt brugbare. Dette er som allerede nævnt forklaret af de ved Sjøforklaringen afhørte Vidner. Af Skibets Besætning har Bumaschoff, der afløste Chabaroff som Fører, samt Matroserne Besboradoff og Moschoff, som Vidner under Efterforskningen, yderligere bekræftet dette se Dok. 6, 7 og 8 ad 8. Det samme er forklaret af Vidnerne Kasakoff og Schalagin, som Vaaren 1902 saa Skibet (Dok. 9 og 10 ad 8). I samme Retning forklarer sig Vidnerne Smetanin, Ikonnixoff og Leontjeff (Dok. 11 og 19 ad 8 samt 3 ad 13), samt Vidnet Orloff (Dok. 3 ad 6).

De foreliggende Oplysninger om selve Forliset og om de Omstændigheder, der stod i Forbindelse med samme, kan ogsaa fuldt ud forklare Forliset. Der er saaledes efter disse ingen Grund til at forudsætte, at Forliset er foraarsaget ved manglende Sjødygtighed. Det vil sees, at Skibet uden Uheld havde tilbagelagt den største Del af Reisen og næsten havde naaet Bestemmelsesstedet, uagtet man delvis havde havt Modvind (kfr. det som Dok. 8 ad 13 fremlagte Kart, hvor Stedet for Forliset er afmærket). Det er videre paa det Rene, at der paa de Tider, da Forliset indtraf, paa Murmankysten og i Hvidehavet herskede en voldsom

Storm, som foraarsagede ogsaa to andre Forlis i Nærheden af det Sted, hvor Citantens Skib forliste, og som tvang Dampskibe til at ligge over i Havn. Kfr. Forklaringer af Panfiloff, Dok. 5 ad 6. Ponomajeff Dok. 4 ad 8, Schalagin Dok. 10 ad 8, Smetanin Dok. 11 ad 8 og Leontjeff Dok. 3 ad 13. Det sees, at Stormen havde brukket Masterne paa et andet Skib Dok. 5 og 9 ad 8). Den Skildring, som Kapteinen paa det engelske Dampskib „Northsea" giver af Dampskibets forgjæves Forsøg paa at komme et forulykket Fartøi tilhjælp, viser bedst Stormens Voldsomhed. Det maa efter Forklaringerne ansees fuldt bevist, at Stormen var saa voldsom, at selv gode og nye Seil kunde blive revne bort af denne, samt at det paa Grund af Stormens Voldsomhed var umuligt at sætte Reserveseil. Om Reserveseilene paa „Donna Louise" er det forøvrigt af Besætningen oplyst, at de beroede i Skibsrummet, og at det ikke engang var muligt at komme til dem. Indstævnte har her anført, at det var en Feil fra Skibets Side at opbevare Reserveseilene paa denne Maade, men dette kan i ethvert Fald ikke vedkomme Forholdet mellem Citanten og Indstævnte.

De nu gjennemgaaede Oplysninger danner efter min Mening saalangtfra noget Bevis for Indstævntes Paastand om manglende Sjødygtighed, at tværtimod Bevislighederne i sin Helhed maa siges at tale stærkest til Fordel for Citantens Fremstilling og Paastand.

Under Sagens Gang har imidlertid Indstævnte fremdraget et nyt Moment. Det er nemlig oplyst, at Skibet forliste i Orafjorden paa Murmankysten i Juli Maaned 1900, og at det derefter bragtes til Vardø, hvor det kondemneredes under Besigtigelsesforretning den 8 Oktober 1900 Dok. 4 ad 14. Citanten kjøbte derefter Skibet ved Auktion den 29 Oktober 1900 Dok. 5 ad 14. Indstævnte hævder nu, at Forsikringen af denne Grund maa være ugyldig, samt at der fra Citantens Side ikke foreligger Legitimation for, at Citanten har foretaget den Reparation af Skibet, som Sjøretten ved Kondemnationen forudsatte Nødvendigheden af.

Citanten har hertil bemærket, at han har været ganske uvidende om Indholdet af de Dokumenter, som Indstævnte i Anledning af dennne Indsigelse har fremlagt, helt indtil de fremkom under nærværende Sag. Citanten har fremlagt en Opgave over, hvad han kontant har paakostet Skibet og har tillagt, at han ved Siden deraf personlig har arbeidet meget og bragt Skibet og dets Seil i bedste Orden uden at beregne sig nogen speciel Godtgjørelse, samt at der i den, som Dok. 1 ad 15 fremlagte Opgave

ikke er medtaget en hel Del Tilbehør, som Citanten fra før af havde liggende, og som anvendtes til Skibet.

Heller ikke herpaa kan jeg lægge nogen afgjørende Vægt. Efter Besigtigelsesforretningerne og de øvrige af Citanten paaberaabte Oplysninger og Vidneprov antager jeg, at Citanten har tilveiebragt et Bevis for Skibets Sjødygtighed, som maa tages for godt, indtil der fra Indstævnte føres Bevis for det modsatte, og saadant Bevis kan jeg efter det ovenfor udviklede ikke finde ført.

Forsaavidt Indstævnte har paaberaabt sig Bestemmelsen i Planens § 43,2, maa det derhos mærkes, at der alene kan tages Hensyn til Paastanden om Manglerne ved Skibets Seil. De øvrige paastaaede Mangler, saasom Lækagen etc. staar ikke i nogen Forbindelse med Forliset, idet dette efter de foreliggende Oplysninger ikke har været en Følge af disse, — selv om de har været tilstede. Specielt for Seilenes Vedkommende sees det imidlertid, at Citanten baade har repareret de gamle Seil og anskaffet nye, og efter Bevislighederne forøvrigt kan det ikke ansees godtgjort, at Udbedringen i denne Henseende har været utilfredsstillende.

Forsaavidt Indstævnte paaberaaber sig Bestemmelsen i Planens § 28, kommer vistnok ogsaa de øvrige Mangler i Betragtning, men Betingelsen for Anvendelsen af denne Bestemmelse er videre den, at Citanten har været vidende om de Omstændigheder, som han paastaaes at burde have oplyst om. Efter de foreliggende Bevisligheder kan der imidlertid ikke ansees godtgjort, at Citanten har været paa det Rene med eller burde have været paa det Rene med nogen Mangel ved Skibet, som kunde gjøre dette usjødygtigt eller som kunde være af væsentlig Betydning for Forsikringen. Det maa vistnok antages, at Skibet kan have havt en mindre Lækage, og at det ogsaa forøvrigt kan have havt mindre væsentlige Mangler, men dette er noget, som Forsikringsselskabet efter Skibets Alder maatte være forberedt paa paa Forhaand. Selv om Citanten efter sin Procedure maa antages at have været ubekjendt med, at Skibet var formelt kondemneret (Citanten er en almindelig „Skipperbonde“, der angivelig knapt kan læse sit eget Modersmaal, og som hverken forstaar norsk eller svensk maa han vistnok antages at have været bekjendt med, at Skibet havde lidt Havari før hans Indkjøb af samme). Men man vilde efter min Mening strække Oplysningspligten efter Planens § 28 altfor vidt ved at fortolke denne derhen, at Citanten skulde være pligtig til ved enhver senere Forsikring ikke alene af Skib, men

ogsaa af Ladning at oplyse om denne Omstændighed. uanseet. at Citanten selv ansaa Skibet for tilfredsstillende istandsat (kfr. ogsaa Besigtigelsesforretningerne).

Det kan tilføies. at Citanten har dokumenteret Attest fra Guvernøren i Archangel om at være af god Vandel. Dok. 17 ad 8. samt at flere Vidner har udtalt at kjende ham som en helt igjennem ærlig Mand. Dok. 18 og 19 ad 8.

Jeg kommer saaledes til det Resultat. at Indstævntes første Indsigelse maa blive at forkaste.

Med Hensyn til Præskriptionsindsigelsen henviser Indstævnte til sin Skrivelse af 27 Februar 1903 (n. S.), hvori Indstævnte endelig nægter at betale Skaden. Det er efter Proceduren paa det Rene. at denne Skrivelse er kommen Citanten rigtig ihænde i første Halvdel af Marts Maaned 1903, kfr. ogsaa Citantens Skrivelse af 5/18 Marts 1903. Vistnok maa man efter det foran oplyste bortse fra, at Citanten udsatte med Sagsanlægget fra Midten af April Maaned 1904 og til 1 Juni samme Aar. Men selv om man anskuer Sagen paa samme Maade. som om Sagsanlægget havde fundet Sted ved Midten af April Maaned, er det saaledes paa det Rene, at Sagsanlæg ikke har fundet Sted inden et Aar. efterat Indstævnte havde tilkjendegivet Citanten, at det nægtede at betale ham Erstatning. Under Henvisning til Bestemmelsen i Planens § 105 hævder Indstævnte derfor, at Citantens Ret til Skadeserstatning er præskriberet.

Citanten gjør herimod gjældende. dels at Bestemmelsen i Planens § 105 ikke kan bringes i Anvendelse ligeoverfor ham. dels at Præskription ialfald er udelukket efter Bestemmelsen i § 105 sidste Led.

I førstnævnte Henseende paaberaaber Citanten sig. *at han*. som allerede nævnt, er en almindelig Skipperbonde uden nogen Uddannelse, og at han hverken forstaar norsk eller svensk, *at* han intet Kjendskab havde til Bestemmelserne i norsk Sjøforsikringsplan. specielt ikke til dennes Bestemmelse om Præskription. som han først blev bekjendt med under sit Nærvær i Kristiania April 1904 (se Dok. 10 Pag. 24),

at Indstævnte meget vel forstod. at Citanten var ukyndig i disse Materier og at Indstævnte derfor havde været pligtig til at underrette Citanten om Præskriptionsbestemmelsen.

samt at Citanten derfor som svævende i en undskyldelig Uvidenhed om Bestemmelsen maa kunne forlange denne sat ud af Betragtning.

I sidstnævnte Henseende paaberaaber Citanten sig, at han efter den i Archangel indledede kriminelle Undersøgelse gik ud fra som selvsagt, at han ikke med Nytte kunde anlægge Sag mod Forsikringsselskabet, før den kriminelle Undersøgelse var afsluttet. Citanten hævder, at han har Støtte for denne Opfatning i gjældende russiske Lov, kfr. den af Citanten som Dok. 4 af 10 fremlagte Afskrift af to Artikler henholdsvis af den kriminelle og civile Retsorden. Under enhver Omstændighed mener Citanten, at det var fornødent for ham til Afbenyttelse under nærværende Sag at tilveiebringe Oplysninger om de under den kriminelle Undersøgelse fremkomne Vidneforklaringer og om Undersøgelsens Resultat. Citanten paastaar, at han efter russisk Lov ikke kunde faa Udskrift af Vidneforklaringerne, før Undersøgelsen var afsluttet.

Endelig bemærker Citanten, at han vilde blive totalt økonomisk ruineret, hvis Indstævnte ved Hjælp af Præskriptionsregelen skulde kunde befri sig fra sin Erstatningspligt.

Indstævnte hævder, at det af Citanten Anførte er Sagen uvedkommende, da Spørgsmaalet ikke gjælder Citantens mulige og i Tilfælde uundskyldelige Uvidenhed, men Udstrækningen af de af Indstævnte kontraktmæssig paatagne Forpligtelser. Indstævnte hævder videre, at Citanten allerede før Indstævntes Skrivelse af 27 Februar 1903 havde tilveiebragt alle de Bevisligheder, som han efter Planens § 103 pligtede, samt at Indstævnte heller ikke forlangte flere Bevisligheder af ham. Det er, anfører Indstævnte, Forsikrerens Pligt at føre Bevis for Usjødygtighed, kfr. Planens § 43, og Hensynet til denne Indsigelse kunde derfor ikke berettige Citanten til at udsætte med Sagsanlægget.

Jeg maa efter de foreliggende Oplysninger, specielt de under Retsmødet 27 August 1904 (g. S.) fremkomne Vidneforklaringer, gaa ud fra, at Citanten har været uvidende om Indholdet af Planens § 105, samt at han var overbevidst om, at han ikke kunde anlægge civilt Erstatningssøgsmaal før den kriminelle Undersøgelse i Archangel var afsluttet.

Jeg kan heller ikke finde det tvivlsomt, at Indstævnte har været paa det Rene med, at det var Undersøgelsen i Archangel, som var Foranledningen til, at Citanten foreløbig udsatte med Sagsanlægget. Indstævnte havde, efter hvad det er paa det Rene, fuldt Kjendskab til, at nævnte Undersøgelse paagik (Generalkonsul Falsen i Archangel var Indstævntes Repræsentant paa

Stedet i Anledning af Forliset). Indstævnte har vistnok paastaaet, at det stod i den Tro, at Citanten havde frafaldt sit Krav. og at det derfor blev meget overrasket. da Citanten April 1904 indfandt sig her i Kristiania. Men denne Paastand har ingen Støtte i Sagens Oplysninger, og staar i Strid med Citantens Afslag paa Indstævntes Forligstilbud om 40 %. Paastanden kan derfor ikke godtages.

Korrespondancen viser ogsaa tydelig, baade at Citanten har været ukyndig i norsk Sjøforsikringsplans Bestemmelser, og at Indstævnte har været paa det Rene hermed. Det sees saaledes. at Indstævnte med Skrivelse af 27 December 1902 oversender Citanten Afskrift af Planens § 103. (kfr. ogsaa Indstævntes Underretning i Skrivelse af 6 Marts 1903 om, at Sag skal anlægges i Kristiania). Den 16/29 December 1902 (Dok. 24 ad 8) skriver Citanten derhos, at han vilde være særdeles taknemlig for videre nødvendige Oplysninger i Sagen.

Jeg finder det imidlertid ikke nødvendigt at afgjøre, hvorvidt Indstævnte efter dette vilde være afskaaret fra at paaberaabe sig Præskriptionsbestemmelsen i Planens § 105, idet jeg maa give Citanten Medhold i, at sidste Led i § 105 her maa komme til Anvendelse. Undtagelsesbestemmelsen i sidste Led i § 105 kan efter min Opfatning ikke tage Sigte blot paa det Tilfælde, hvor den Forsikrede maa skaffe Oplysninger for at udtage Stævning og anhængiggjøre Søgsmaalet; thi da vilde den praktisk taget liden eller ingen Anvendelse faa. Den maa derfor fortolkes som gjældende ogsaa det Tilfælde, hvor den Forsikrede maa tilveiebringe Bevisligheder for at legitimere sin Fordrings Rigtighed. I hvilken Udstrækning saadanne Bevisligheder i det konkrete Tilfælde maa ansees fornødne, vil til en vis Grad maatte bedømmes skjønsmæssig. I nærværende Tilfælde var Situationen den, at Anmeldelse for strafbart Forhold var indgivet og strafferetslig Undersøgelse paagik, samt at Indstævnte havde bebudet at gjøre Usjødygtighedsindsigelse gjældende. Citanten maatte gaa ud fra. at denne Indsigelse havde samme Basis som Anmeldelsen. Denne Antagelse har vist sig fuldstændig rigtig. For Citanten som for enhver anden i samme Stilling maatte det da fremstille sig som nødvendigt, at han for at komme til sin Ret maatte tilveiebringe Bevisligheder, som godtgjorde Anmeldelsens Urigtighed.

Hvis den strafferetslige Undersøgelse var endt med et for Citanten ugunstigt Resultat. vilde hans Stilling under den civile

Sag selvfølgelig være bleven en ganske anden. Det er vistnok saa, at Forsikreren efter Planens § 43 har Bevisbyrden (en Bestemmelse, som Citanten forøvrig maa antages at have været ligesaa uvidende om som om Planens Indhold i Almindelighed), men det siger sig selv, at ingen forsigtig Part i Citantens Situation vilde have kunnet slaa sig til Ro hermed, men vilde paa samme Maade som Citanten have anseet det for nødvendigt at tilveiebringe de Bevisligheder, som fra hans Side kunde skaffes. Proceduren under nærværende Sag viser ogsaa tilfulde, at saavel Indstævnte som Citanten har anseet Dokumentation af de under den kriminelle Undersøgelse tilveiebragte Bevisligheder nødvendige til Sagens Klargjørelse. Efter Provokation af Indstævnte har Citanten ogsaa tilveiebragt disse.

Jeg antager efter det Anførte, at Citanten ikke kan have tabt sit Krav derved, at han udsatte med nærværende Sagsanlæg, indtil Resultatet af den strafferetslige Undersøgelse forelaa, og efter dette Tidspunkt har Citanten, som det af ovenstaaende fremgaar, handlet med al fornøden Hurtighed.

Ogsaa Indstævntes anden Indsigelse vil derfor blive at forkaste.

Det bemærkes, at Policen er „takseret“, kfr. Planens § 11 og 12, og at der ingen Indsigelse er fremkommet med Hensyn til Paastandsbeløbets Størrelse.

Sagens Omkostninger antages at kunne ophæves.

Thi konkluderes:

Indstævnte, Sjöförsäkringsaktiebolaget „Ocean“ ved dets herværende Agenter, Ullmann & Bronn, bør til Citanten, Fedot Smetanin betale det paasøgte Beløb Kr. 20 000,00 — tyve Tusinde Kroner — med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra den 1 Juni 1904, til Betaling sker.

Sagens Omkostninger ophæves.

Det Idømte at udredes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

16—2—1907. *M. C. Backer.*

Enig.

22—2—1907. *Carl Hansen.*

Ligesaa.

27—2—1907. *H. F. Schetelig.*

I Henhold til den passerede Votering

kjendes for Ret:

Indstævnte, Sjöförsäkringsaktiebolaget „Ocean" ved dets herværende Agenter, Ullmann & Bronn, bør til Citanten, Fedot Smetanin betale det paasøgte Beløb Kr. 20 000,00 — tyve Tusinde Kroner — med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra den 1 Juni 1904, til Betaling sker.

Sagens Omkostninger ophæves.

Det Idømte at udredes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

28—2—1907.

M. C. Backer.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

udgivet af

Bestyrer i Nordisk Skibsrederforening

J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 4	Aargang VIII	1907.

7.

Sjøforsikringsplanens § 75.

Tilsvar fra Advokat Eckbo.

Hrr. Høiesteretsadvokat H. J. Blom bestyrker, hvad jeg paa det stærkeste har anbefalet Rederne, nøiagtig Overholdelse af alle Paabud i § 75 og *altid* at faa Besigtelsesmændenes Udtalelse om Skadens Aarsag — det forebygger senere Vanskeligheder. men Hrr. Adv. Blom overser, hvad Følgerne angaar, at der i §'s sidste Del staar „*umiddelbar*“ Følge og støtter forøvrigt sit fra mit afvigende Standpunkt kun til Majoritetens Udtalelse i en underkjendt Sjøretsdom og en Høiesteretsminoritet.

8.

Kungl. Maj:ts dom, den 15 Februari 1907.

Ångfartygsaktiebolaget Ellen

mot

Sjökaptenen Arthur Lindfors.

Ångfartyget „Wellamo" på utgående från St. Petersburg *sammanstöter* å Kronstadts redd med laståugaren „Ellen", hvilken håller på att ankra å redden för undergående af tullvisitation. „Wellamo" anses vållande till kollisionen, enär fartyget, som varit pliktigt att hålla undan för „Ellen", vid tillfället framgått med starkare fart och sydligare kurs i segelrännan än som med hänsyn till förhandenvarande omständigheter och reglementet för navigering af farvattnet bort äga rum.

Ångfartygsaktiebolaget Ellen tillhöriga laståugaren „Ellen" sammanstötte den 4 November 1902 å Kronstadts redd med finska passagerareångaren „Wellamo", hemmahörande i Helsingfors och förd af Sjökaptenen Arthur Lindfors. „Ellen", som fördes af Sjökaptenen F. O. Östensson, tillfogades därvid åtskilliga skador.

Ifrågavarande dag afgingo båda fartygen från Petersburg. „Ellen" klockan 1,40 eftermiddagen och „Wellamo" klockan 2 eftermiddagen. „Ellen", som lastar 550 tons. var vid tillfället lastad med råg och oljekakor samt hade en last om 544 tons. „Ellen" skulle gå till Randers i Danmark. Den låg djupt $13^{3}/_{4}$ fot förut och $14^{3}/_{4}$ fot akterut. „Wellamo" innehade full last och låg äfven djupt. Den var lastad med olja och medförde passagerare för att gå till Stockholm.

Kollisionen inträffade klockan omkring 3,45 eftermiddagen och hade „Ellen" just då gått till ankar å Kronstadts redd. De flesta fartyg underkastas nämligen å Kronstadts redd visitation af tullbetjening och den s. k. inre brandvakten, hvilken senare är en officiel af ryska regeringen tillsatt myndighet, som har att öfvervaka ordningen i hamnarna och å redden i Kronstadt. Sådan visitation äro emellertid ej de finska passagerarefartygen underkastade, hvarför „Wellamo" ej behöfde stanna. Himlen var vid tillfället något mulen, men solen hade ännu ej gått ner och luften var fullt klar och siktbar.

Bolaget instämde sedermera Lindfors till Stockholms Rådstufvurätt samt yrkade att, enär sammanstötningen vållats ute-

slutande genom fel och försummelse ombord å „Wellamo", Lindfors måtte förpliktas att med fartyg och frakt samt personligen till bolaget utgifva ersättning för den skada bolaget lidit. Bolaget fordrade i sådant afseende dels 6648 kronor 17 öre för kostnader för uppehåll i Kronstadt samt reparationer och besiktningar dels 1000 kronor för mistad vinst genom en resa mindre under året.

Bolaget påstod att „Wellamo" gått med för stark fart bland de å redden förankrade fartygen samt därigenom åsidosatt nödig uppmärksamhet för att undvika kollision.

Lindfors bestred käromålet samt förklarade att „Ellen" själf varit vållande till sammanstötningen. „Ellen" hade nämligen ankrat å redden utan att gifva signal såsom enligt sjömansbruk vore vanligt vid ankring. „Ellen" hade vidare härvid backat utan att såsom lag och sed föreskrefve gifva backsignal samt — oaktadt signal från „Wellamo" — fortsatt med backningen så att kollisionen inträffat. „Ellen"s befälhafvare hade vid kollisionstillfället ej uppehållit sig å „Ellen"s kommandobrygga och hade nödig utkik ej hållits.

Å ömse sidor åberopades vittnen.

Rådstufvurätten yttrade i dom den 13 Februari 1904:

I saken vore upplyst, att det af Lindfors förda ångfartyget „Wellamo" på resa från St. Petersburg till Stockholm den 4 November 1902 på eftermiddagen vid passerandet af östra inloppet till den utanför Kronstadt belägna redden girat babord hän kring aktern å ett örlogsfartyg, som legat förtöjdt vid en å östra ändan af nämnda redd och på södra sidan af den öfver samma redd ledande segelrännan utlagd boj; att „Wellamo" därpå — efter att hafva genom gir styrbord hän intagit kurs i sagda västerut ledande segelränna och kommit i närheten af ett bortom omförmälda örlogsfartyg i segelrännan förankradt mudderverk, som tagits om styrbord — nalkats det bolaget tillhöriga, af Sjökaptenen F. O. Östensson förda ångfartyget „Ellen", hvilket dessförinnan från „Wellamo" iakttagits gående framför samma fartyg med ungefär enahanda kurs som detta; samt att, oaktadt „Wellamo"s roder härvid lagts dikt styrbord och „Wellamo"s maskin blifvit stoppad och slagits fullt back, en sammanstötning ägt rum mellan „Wellamo" och „Ellen" strax bortom omförmälda mudderverk, hvarvid „Wellamo"s babordsbog och „Ellen"s akterskepp törnat emot hvarandra, med den påföljd att „Ellen" erhållit åtskilllga skador och fartyget, hvilket varit klart att anträda en resa med en till Randers destinerad last af råg och oljekakor, måst provisoriskt iståndsättas i

Kronstadt samt efter fullbordandet af berörda resa undergå reparation för afhjälpande af de vid kollisionen erhållna skador;

och enär genom hvad i saken förekommit blifvit styrkt, att „Ellen“, som före utlöpandet från Kronstadt varit pliktigt att därstädes undergå tull- och brandvisitation, för sådant ändamål redan före sammanstötningen blifvit efter anvisning af tjänstförrättande kronolots förankradt å den, enligt det för trafiken uti ifrågavarande segelränna gällande särskilda reglemente, för ankring uteslutande bestämda södra sidan af segelrännan och så nära dennas södra land att — enligt hvad Lindfors vid den af honom afgifna sjöförklaring uppgifvit — farvattnet mellan samma land och „Ellen“s ankringsplats varit för grundt för att kunna af „Wellamo“ passeras;

samt — äfven om ångfartyget „Ellen“, hvars maskin i och för hejdande af fartygets fart vid ankringen slagits back, omedelbart därefter kunde hafva sackat något akter öfver — det i allt fall vid pröfning af den utaf parterna å ömse sidor förebragta bevisning ej kunde anses utredt, att denna „Ellen“s rörelse varit större eller hastigare än som kunde antagas i allmänhet äga rum efter ankarets fallande eller att sammanstötningen därigenom förorsakats, utan fast hellre måste anses ådagalagdt, att Lindfors, hvilken under nu angifna omständigheter varit pliktig att med „Wellamo“ hålla undan för „Ellen“, varit till sammanstötningen ensam vållande därigenom, att han vid tillfället gått med starkare fart och sydligare kurs i segelrännan än som med hänsyn till förhanden varande omständigheter och bestämmelserna i det för navigering i densamma gällande särskilda reglemente bort ske;

alltså och då vid sådant förhållande Lindfors måste anses skyldig ersätta bolaget all skada och förlust, som genom sammanstötningen för bolaget uppkommit, men med hänsyn till den i saken förebragta utredning, berörda skada och förlust icke skäligen kunde skattas högre än till 6,648 kronor 17 öre,

blefve bolagets talan i så motto bifallen att Lindfors jämlikt 8. 220 och 222 §§ Sjölagen förpliktades att personligen samt med „Wellamo“ och dess frakt mot kvitto till bolaget genast utgifva 6648 kronor 17 öre jämte 5 % årlig ränta därå från stämningsdagen den 6 Februari 1903 tills betalning skedde; och skulle Lindfors likaledes personligen samt med „Wellamo“ och dess frakt ersätta bolaget för kostnaderna å rättegången med 1800 kronor jämte protokollslösen.

Parterna sökte å ömse sidor efter vad ändring.

Svea Hofrätt (hrr. *Hansson*, *Moberg* och *Murray*) yttrade

i dom den 16 Juni 1905, att Hofrätten ej funne skäl att i anledning af Lindfors' fullföljda talan göra ändring i Rådstufvurättens dom; och enär, beträffande bolagets vadetalan, i saken måste anses utredt, att bolagets i anledning af sammanstötningen hafda kostnader för besiktningar å och reparationer af ångfartyget „Ellen“ med mera jämte bolagets utgifter för fartyget samt för dess befäls och besättnings aflöning och kost under fartygets af sammanstötningen vållade uppehåll i Kronstadt uppgått till det af Rådstufvurätten i hufvudsaken utdömda belopp;

ty och som med hänsyn till hvad i saken förekommit finge antagas, att därest icke ångfartyget „Ellen“ måst efter afslutande af den resa, hvarunder sammanstötningen skedde, undergå förutnämnda, af sammanstötningen föranledda fullständiga reparation, fartyget skolat genom ytterligare fraktfart under seglationstiden år 1902 inbringa bolaget en vinst af minst 1000 kronor,

samt Lindfors vore pliktig ersätta bolaget jämväl det belopp, hvaraf bolaget sålunda gått i mistning,

pröfvade Hofrätten rättvist på det sätt ändra Rådstufvurättens dom i hufvudsaken, att Lindfors förpliktades att personligen samt med ångfartyget „Wellamo“ och dess frakt till bolaget utgifva, utöfver hvad Rådstufvurätten tillerkänt bolaget eller 6648 kronor 17 öre med ränta efter angifven grund, ytterligare 1000 kronor jämte ränta därå efter samma grund.

Hofrättsrådet *Andersson* var skiljaktig och fann ej skäl göra ändring i Rådstufvurättens dom.

Lindfors fullföljde sin talan med begäran om nytt vittnesförhör.

Bolaget yrkade fastställelse å Hofrättens dom.

Nedre Revisionen (hrr. *Nyman*, *Zetterstedt* och *Wistrand)* hemställde i afgifvet betänkande att Kungl. Maj:t måtte pröfva rättvist att, med afslag å Lindfors' anhållan om vittnesförhör, fastställa Hofrättens dom samt förplikta Lindfors att personligen samt med „Wellamo“ och dess frakt ersätta bolaget dess kostnader å saken hos Kungl. Maj:t med 150 kronor jämte domslösen.

Saken afgjordes efter cirkulation i Högsta Domstolen den 1 Februari 1907, hvarvid Högsta Domstolen (Justitieråden *Herslow*, *Lindbäck*, *Claëson*, *Billing*, *Ramstedt*, *Westring* och *Trygger)* biföll Nedre Revisionens betänkande.

9.

Kungl. Maj:ts utslag, den 21 Januari 1907.

Ingeniören A. K. Fernström

mot

Sjöförsäkringsaktiebolaget Gauthiod.

Klander af dispache i hvad angår försäkringsgifvares ersättningsskyldighet för reparationskostnad å grundstött fartyg. ***Allmän svensk sjöförsäkringsplan § 72 mom. 2.***

Genom försäkringsbref den 22 April 1905 försäkrade Sjöförsäkringsaktiebolaget Gauthiod för A. K. Fernströms eller för vederbörandes räkning för tiden från och med den 24 April 1905 till och med den 23 April 1906 „en hel kasko af ångaren „Sternö" för ett öfverenskommet värde af 40,000 kronor. Bolaget förband sig att mot bestämd premie ansvara för förlust, skada och kostnad enligt den af svenska sjöförsäkringsgifvare reviderade allmän svensk sjöförsäkringsplans af November 1896 och i försäkringsbrefvet upptagna särskilda villkor samt i öfrigt enligt svensk sjölag.

Fartyget afgick den 24 Januari 1906 från Swinemünde med Karlskrona såsom destinationsort, barlastadt, tätt och fullt sjövärdigt. Den 25 Januari uppstod så häftig storm, att fartyget ej var styrbart. I sikte af svenska fyrar stötte fartyget två gånger på grund, men fördes bägge gångerna af vågorna öfver grunden. Fartyget inkom slutligen till Karlskrona, där det undergick dykareundersökning, hvarpå efter några dagars förlopp fartyget fortsatte till Karlshamn, där det upptogs å slipen vid Heleneborgs varf.

Besiktning å fartyget verkställdes af besiktningsmän, utsedda af Magistraten i Karlshamn. Härvid beräknades reparationskostnaderna till sammanlagdt 5179 kronor. Till detta belopp lades kostnaderna för sliptagning, hvilka enligt uppgift af varfsdisponenten utgjorde för upptagning 156 kronor 50 öre jämte afgift per dag under arbetstiden, beräknad till 21 dagar, 380 kronor 10 öre eller tillhopa 536 kronor 60 öre, hvadan vid denna besiktning skadan uppskattades till 5715 kronor 60 öre. Fartyget i skadadt skick värderades till 35,000 kronor.

Den 6 påföljande Februari förrättades förnyad besiktning med anledning af under reparationen nyupptäckta skador. Dessa beräknades härvid till sammanlagdt 530 kronor.

Vid denna senare besiktning ändrade disponenten för Helenebergs skeppsvarf sina vid den första besiktningen lämnade uppgifter därhän, att kostnaderna för sliptagning utgjorde 536 kronor 60 öre endast under förutsättning att skeppsvarfvet finge utföra reparationen, men att, därest så icke vore fallet, nämnda kostnader komme att i stället utgöra 1656 kronor 50 öre.

Med anledning häraf beslöto besiktningsmännen att, då Helenebergs skeppsvarf vore den enda plats i orten, där reparationen kunde verkställas, kostnaderne för sliptagning skulle i stället för 536 kronor 60 öre beräknas till 1656 kronor 50 öre i enlighet med den från varfvet nu lämnade uppgiften. Hela den beräknade reparationskostnaden skulle vid sådant förhållande utgöra 7365 kronor 50 öre. Sjöförsäkringsbolagets vid denna besiktning närvarande ombud bestred att kostnaderna för sliptagning finge upptagas högre än vid första besiktningen beräknats.

Vid slutbesiktning den 24 Februari, då fartyget fortfarande var upptaget på slipen, befunnos alla anmärkta bristfälligheter afhjälpta och besiktningsmännen förklarade fartyget vara i fullt sjövärdigt skick.

Enligt kontrakt mellan varfvet och Fernström af den 3 och 8 Februari åtog sig varfvet att verkställa ifrågavarande reparationsarbeten för respektive 7222 kronor 30 öre och 530 kronor. Senare kontraktet afsåg de sedermera upptäckta skadorna. I förste kontraktet upptogos beräknade kostnaderna „för upphalning och uttagning å slipen“ till 156 kronor 50 öre och „ståndsafgift under 18 dygn“ till 325 kronor 80 öre.

Den 26 Mars 1906 gaf dispachören i Göteborg utredning angående försäkringsbolagets ersättningsskyldighet på grund af ifrågavarande försäkring. Utgifter enligt ingifna haveriräkningar ha fördelats å enskildt haveri och rederiets enskilda utgifter. Bland utgifterna har upptagits varfvets räkning å tillhopa 7752 kronor 30 öre. Beträffande denna yttrade dispachören: Vid fastställandet af hvad som hör till enskilda haveriet af denna fartygets reparation afseende räkning varder erinradt, att jämlikt Planens § 72 moment 2 „skadans belopp utgöres af verkliga reparationskostnaden, när denna understiger uppskattningssumman, men eljest af den senare“. I förevarande fall är uppskattade reparationskostnaden lägre än den verkliga. Formuleringen af sista satsen i momentet föranleder äfven, att för hvarje speciel utgiftspost den lägsta posten skall ligga till grund för försäkringsgifvarens ansvar. I fråga om slipkostnaden understiger verkliga beloppet 582

kronor 30 öre uppskattade kostnaden och skall, då fartyget, som byggdes i November 1898, ej sedan Januari 1905 varit å slip jämlikt Planens § 73 moment 9, jämfördt med moment 1, ersättas med en sjättedels afdrag. Såsom enskildt haveri utförde dispachören sålunda 485 kronor 25 öre och såsom rederiets enskilda utgifter 97 kronor 5 öre. Då fartygets haveri inträffat på tid och på sätt, att försäkringsbolaget därför svarade, förklarade dispachören det åligga bolaget utgifva 485 kronor 25 öre jämte åtskilliga andra såsom enskildt haveri utförda poster eller tillhopa 6386 kronor 25 öre tillika med ränta.

Fernström klandrade dispachen vid Rådstufvurätten i Göteborg samt påstod, att dispachören icke ägt att vid beräknandet af enskilda haveriet taga hänsyn till slipkostnaden särskildt för sig, utan borde uppskattningssumman, hvilken vore lägre än verkliga reparationskostnaden, i sin helhet läggas till grund vid beräkningen af skadans belopp. Fernström yrkade därför att slipkostnaden måtte upptagas till det uppskattade beloppet 1656 kronor 50 öre samt att dispachen i öfverensstämmelse härmed måtte ändras.

Bolaget förklarade att dispachen vore upprättad i full öfverensstämmelse med af nuvarande och förutvarande dispachörer i liknande fall upprättade och utan anmärkning lämnade utredningar. Såsom stöd för riktigheten af dispachörens förfaringssätt åberopade bolaget stadgandet i sista punkten af Planens § 72 moment 2. Bestämmelsen att det kostnadsanbud, som skall afgifvas, skal vara specificeradt, vore af grundläggande betydelse för frågan. Försäkringsgifvarens ersättningsskyldighet vore nämligen olika för olika skadors botande, i det vissa skador ersattes fullt, andra med visst afdrag och slutligen andra ej alls. Det vore därför af största vikt att i reparationsräkningen sammanlagda kostnaden för samtliga skadornas återställande blefve på ett riktigt sätt fördelad å de olike skadorna.

Rådstufvurätten yttrade i utslag den 20 Augusti 1906 att emedan i målet vore upplyst, att verkliga reparationskostnaden öfverstigit den af vederbörligen udsedda besiktningsmän uppskattade kostnaden för fartygets reparation,

vid hvilket förhållande skadans belopp, jämlikt 72 § 2 momentet af allmän svensk sjöförsäkringsplan af November 1896, utgjordes af uppskattningssumman;

alltså och då denna summa följaktligen måste anses i sin helhet skola läggas till grund för beräkningen af bolagets förenämnda ersättningsskyldighet.

funne Rådstufvurätten slipkostnaden böra i dispachen upptagas till det belopp, hvarmed denna kostnad inginge i uppskattningssumman eller sålunda till 1656 kronor 50 öre, hvadan Rådstufvurätten föreskrefve, att dispachen skulle i enlighet härmed ändras; och skulle parterna, en för bägge och bägge för en, godtgöra Rådstufvurättens tre särskilda ledamöter för deras inställelse och deltagande i målets slutliga pröfning samt i sådant afseende utgifva till en hvar af dem 37 kronor.

Bolaget besvärade sig hos Kungl. Maj:t samt framhöll att, såvidt bolaget hade sig bekant, det af dispachören använda tillvägagångssättet alltid användts såväl i Sverige som i Danmark.

Fernström bestred bolagets påståenden.

Nedre Revisionen (hrr. *Ahlström*, föredragande, *Schartau* och *Wistrand)* yttrade i afgifvet betänkande:

Enär mellan Fernström och disponenten för skeppsvarfvet den 3 Februari 1906 träffats skriftlig öfverenskommelse rörande utförandet å varfvet af de i anledning af haveriet såsom erforderliga befunna reparationsarbeten,

samt omförmälda slipkostnaden blifvit uti sagda öfverenskommelse upptagen till ett sammanlagdt belopp af 482 kronor 30 öre, hvilket ingått uti den till dispachören för utredning af bolagets ersättningsskyldighet lämnade, från varfvet sedermera afgifna kostnadsräkning,

alltså och då Fernström vid sådant förhållande icke torde varit berättigad att för dylik kostnad af bolaget fordra godtgörelse, beräknad efter högre belopp än det uti ifrågavarande hänseende i öfverenskommelsen upptagna,

hemställer Nedre Revisionen att Kungl. Maj:t måtte, med ändring af Rådstufvurättens utslag härutinnan, pröfva rättvist fastställa den af dispachören gjorda och af bolaget utan anmärkning lämnade fördelning af slipkostnaden.

I fråga om bolagets utgifter å målet torde Kungl. Maj:t finna skäligt sålunda ändra öfverklagade utslaget, att Fernström förklaras skola ensam vidkännas ersättningen till Rådstufvurättens tre särskilda ledamöter samt förpliktas till bolaget utgifva godtgörelse för bolagets rättegångskostnad med 75 kronor.

Målet föredrogs den 21 Januari 1907 i Högsta Domstolen, hvars flesta ledamöter Justitieråden *Wijkander*, *Billing*, *Ramstedt*, *Westring* och *Hellner* ej funno skäl att göra ändring i Rådstufvurättens utslag samt förpliktade bolaget att godtgöra Fernström

dennes kostnad å målet hos Kungl. Maj:t med 50 kronor jämte utslagslösen.

Justitierådet *Silverstolpe* yttrade:

Enär med afseende å det nära samband, som, enligt hvad i målet blifvit utredt, i förevarande fall äger rum mellan slipkostnaden och kostnaden för de vid varfvet utförda reparationsarbetena å själfva fartyget, de för dessa kostnader i varfvets räkning upptagna poster böra vid beräknandet af bolagets ifrågavarande ersättningsskyldighet tillsammantagna jämföras med sammanlagda beloppet af motsvarande poster i besiktningsmännens uppskattning,

samt vid en sådan jämförelse befinnes, att den i berörda afseenden uppkomna verkliga kostnaden öfverstiger den af besiktningsmännen uppskattade,

pröfvar jag lagligt fastställa det slut, hvartill Rådstufvurätten kommit; och förpliktar jag bolaget att ersätta Fernström för dennes förklaringskostnad med 50 kronor jämte utslagslösen.

Justitierådet *Bohman* biföll Nedre Revisionens hemställan.

10.

Danmarks Højesteret, den 4 Februar 1907.

Aktieselskabet Nielsen & Danielsen

(Højesteretssagfører Jensen)

mod

Speditionsfirmaet M. Zietzschmann i Duisburg

(Sagfører Rée).

Et Speditionsfirma afslutter Kontrakt angaaende Transporten af et Parti Skibsblik „frit fra Waggon Oberhausen til fragtfrit Skibsbord Helsingør“, og Forudsætningen var den, at Partiet, efter at være bragt med Banen til Duisburg, derfra skulde transporteres per Skib til Rotterdam og videre per Skib til Helsingør. Den indgaaede Overenskomst blev annuleret af Befragterne, og Speditørfirmaet ansees berettiget til Erstatning ifølge *Sølovens § 126* for den førstnævnte Del af Transporten, fordi Firmaet dels selv eiede et Skib dels havde leiet 3 Skibe, som var til Raadighed for Transporten, hvorfor Kontrakten forsaavidt maatte opfattes som en Befragtningskontrakt. Hvad angaar den anden Del af Transporten (Rotterdam—Helsingør) ansaaes det ikke godtgjort, at Firmaet, som ikke ved egne Skibe kunde udføre denne Transport, havde indgaaet nogen Befragtningskontrakt, hvorefter et eller flere bestemte Skibe var til Raadighed til Transportens Udførelse, hvorfor Sølovens Regler om Erstatning for Ikke-Opfyldelse af en Befragtningskontrakt ikke antoges at kunne komme til Anvendelse.

Efter de Højesteret forelagte, for en væsentlig Del efter den indankede Doms Afsigelse tilvejebragte Oplysninger maa der gaaes ud fra, at det fra begge Parters Side var Forudsætningen, at den af Indstævnte ved den i Dommen omtalte Overenskomst for egen Regning overtagne Transport vilde ske med Skibe fra Duisburg til Helsingør, og denne Transport maa Indstævnte efter Overenskomsten ansees at have været berettiget til at udføre enten selv eller ved andre.

Hvad nu angaar den Del af Transporten, der skulde ske fra Duisburg til Rotterdam, er det oplyst, at Indstævnte dels selv ejede et Skib, dels havde lejet 3 Skibe, og at disse Skibe var til Raadighed, da Transporten kunde ventes at ville foregaa; forsaavidt maa Overenskomsten derfor betragtes som en Befragtningskontrakt. Da Parterne ere enige om, at dansk Rets Regler i det hele ere anvendelige under Sagen, og da Appellanten for Højesteret har frafaldet sin for Sø- og Handelsretten nedlagte subsidiære Paastand, vil han derfor være at tilpligte at betale Indstævnte 1093 Rmk. 75 Pf., hvilket Beløb, efter hvad der er uomtvistet, udgjør Fautfragt for den omtalte Del af Transporten, beregnet i Henhold til Sølovens § 126.

Hvad derimod angaar Transporten fra Rotterdam til Helsingør, hvilken Indstævnte ikke selv kunde besørge, er det vel oplyst, at Indstævnte med et Firma i Rotterdam havde indgaaet en Kontrakt, hvorefter Firmaet overtog denne Transport, men mod Appellantens Benægtelse kan det ikke ansees godtgjort, at nævnte Firma, der ikke selv ejede noget Skib, med nogen anden havde indgaaet en endelig Befragtningskontrakt, hvorefter et eller flere bestemte Skibe kunde haves til Rede, naar Transporten skulde foregaa.

Som Følge heraf vil der ikke kunne være Spørgsmaal om for denne Del af Transportens Vedkommende at fastsætte den Indstævnte tilkommende Erstatning efter Sølovens Regler, hvorimod de almindelige Regler i saa Henseende maa bringes til Anvendelse. Det er uomtvistet, at Indstævnte ifølge mindelig Overenskomst har betalt det omtalte Firma i Rotterdam 1500 Rmk., som Erstatning for Ikke-Opfyldelsen af den med dette indgaaede Kontrakt, og da denne Erstatning ikke kan ansees at være overdreven, maa Appellanten tilsvare Indstævnte dette Beløb, hvorimod det ikke af Indstævnte er godtgjort, at han har lidt større Tab, hidrørende fra denne Del af Transporten.

Som Følge af det Anførte vil Appellanten i Overensstemmelse med en af begge Parter for Højesteret nedlagt subsidiær

Paastand være at dømme til at betale Indstævnte ialt 2593 Rmk. 75 Pf. med Renter.

Processens Omkostninger for begge Retter ville være at ophæve.

Thi kendes for Ret:

Appellanten, Aktieselskabet Nielsen & Danielsen, bør til Indstævnte Speditionsfirmaet M. Zietzschmann i Duisburg, betale 2593 Rmk. 75 Pf. med Renter 5 % aarlig fra den 3 September 1904, til Betaling sker. Processens Omkostninger for begge Retter ophæves. Til Justitskassen betaler Appellanten og Indstævnte hver 10 Kr.

Sø- og Handelsrettens Dom af 21 Juni 1905 er saalydende:

Efter nogle foregaaende telegrafiske Forhandlinger blev der ved Telegram og Accepttelegram af 19 Marts 1904 afsluttet Overenskomst mellem Citanten Speditionsfirmaet M. Zietzschmann i Duisburg og de Indstævnte Aktieselskabet Nielsen og Danielsen ved dets Bestyrelse Isidor Meyer og Carl Olaus Nielsen, om at Citanten, som han udtrykker det i sin Stadfæstelsesskrivelse af samme Dato, skulde „overtage Transporten af 2000 Tons Skibsblik frit fra Waggon Oberhausen til fragtfrit Skibsbord Helsingør" i Ladninger paa 500 Tons for en Fragtsats af 98 Pf. pr. dobbelt Centner eller M. 9,80 pr. 1000 Ko. Paa Citantens nævnte Stadfæstelsesskrivelse til de Indstævnte, hvori han tillige udbad sig nærmere Ladningsinstruktioner, svarede disse ved at henvise ham til deres Firma i Kristiania, fra hvem han den 23 Marts modtog de begærede Instrukser. Transporten havde Citanten efter sit Opgivende tænkt sig skulde foregaa fra Oberhausen til Duisburg pr. Bane, derfra med hans egne Skibe til Rotterdam, hvorfra Varerne skulde føres videre til Helsingør ved et hollandsk Rhederfirma, med hvem Citanten samme Dag, som han havde afsluttet fornævnte Overenskomst, afsluttede Underbefragtningskontrakt. Ved Telegram af 30 Marts annulerede de Indstævnte imidlertid Overenskomsten, som de have forklaret under den mundtlige Procedure, fordi den var afsluttet ved en Fejltagelse, idet de tillige havde sluttet Befragtningskontrakt med et andet Firma. Citanten har derefter anlagt nærværende Sag, hvor han har paastaaet de Indstævnte tilpligtede til i Henhold til Sølovens § 126 at betale ham Fautfragt, beregnet efter en Sats af 9 Mark pr. Ton, idet de 80 Pf. af den oprindelige Fragtsats skulde være Jernbanefragt, og saaledes at der af det første Parti paa 500 Tons beregnes halv Fragt og af hver af de tre sidste Partier ligeledes paa hver 500 Tons beregnes en Fjerdedel Fragt ialt *M. 5625.00* med Renter 5 % aarlig fra Stævningens Dato den 3 September 1904, til Betaling sker, og Sagens Omkostninger.

De Indstævnte have principaliter paastaaet sig frifundne med Tillæg af Sagens Omkostninger under Paaberaabelse af, at den foranførte Overenskomst ikke var at opfatte som en endelig Befragtningskontrakt, men kun som en Overenskomst med Citanten som Speditionsfirma om blandt andet at faa afsluttet de fornødne Befragtningskontrakter, og de har til Støtte herfor anført, at Citanten overalt, f. Ex. i sin Korrespondance, benævnede sig Speditør og ikke

Rheder, ligesom han heller ikke skulde eje til selvstændig Transport egnede Skibe. Efter denne Opfattelse skulde Citanten kun have Krav paa sin Mæglerprovision og det Tab, han muligt iøvrigt havde lidt, hvorom han imidlertid intet havde oplyst. Subsidiært have de Indstævnte paastaaet Fautfragten for Rhinfarten fradraget, idet Citanten under en Samtale med en af deres Bestyrere skulde have lovet ikke at ville gøre noget Ansvar gældende mod dem for denne Del af Transportens Vedkommende. Da Overenskomsten imidlertid efter alt, hvad der er oplyst om det mellem Parterne passerede, har Karakteren af en endelig og af Vilkaarene for mulige Underbefragtninger uafhængig Kontrakt, paa hvilken Sølovens Regler om Befragtningskontrakter findes anvendelig, og da de Indstævnte endvidere ikke mod Citantens Benægtelse have bevist det Anbringende, hvorpaa de støtter deres subsidiære Paastand, og ikke iøvrigt have rejst nogen Indsigelse mod Citantens Beregning af den paastaaede Fautfragt, vil Citantens Paastand i det hele være at tage til Følge, saaledes at Sagens Omkostninger fastsættes til 100 Kr.

Der foreligger ingen Stempelovertrædelse.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte, Aktieselskabet Nielsen & Danielsen bør til Citanten, Speditionsfirmaet M. Zietzschmann i Duisburg betale de paastævnte *M. 5625.00* med Renter 5 % aarlig fra 3 September 1904 til Betaling sker, og denne Sags Omkostninger med 100 Kr.

At efterkommes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

I. Koch.

A. Abrahamsen. Theodor Neubert. I. Petersen. L. C. Kraemer.

11.

Danmarks Højesteret, den 7 Februar 1907.

Aktieselskabet Det forenede Dampskibsselskab

(Højesteretsadvokat Halkier)

mod

Handelsfirmaet Kopp & Clausen

(Højesteretssagfører Bülow).

Den i Samlingens Aargang VI, som No. 48, Side 247 ff. optagne Dom, afsagt af Sø- og Handelsretten i København, angaaende Rederiets Ansvar for Skade paa Lasten ved Søvand, som trængte ind i Lasten fra Forpeaktanken gjennem et af Rotter gnavet Hul i et Blyrør, stadfæstes af Højesteret.

I Henhold til de i den indankede Dom anførte Grunde, der i det Væsentlige kunne tiltrædes, og idet de Højesteret forelagte

nye Oplysninger ikke kunne føre til noget andet Resultat, end det i Dommen antagne, vil den efter Indstævntes Paastand være at stadfæste. Processens Omkostninger for Højesteret vil Appellanten have at betale til Indstævnte med 300 Kr.

Thi kendes for Ret:

Sø- og Handelsrettens Dom bør ved Magt at stande. Processens Omkostninger for Højesteret betaler Appellanten, Aktieselskabet Det forenede Dampskibsselskab til Indstævte, Handelsfirmaet Kopp & Clausen med 300 Kr. Til Justitskassen betaler Appellanten 10 Kr.

12.

Sø- og Handelsretten i København, den 8 Marts 1907.

Rhederiet for Dampskibet „Fremad" af Drammen
(Højesteretssagfører Asmussen)

mod

Firmaet C. S. Borch i Kolding
(Højesteretssagfører P. G. C. Jensen).

Modtageren af en Ladning Kul nægter at betale Liggedagspenge paaberaabende sig Certepartiets Bestemmelse om hans Fritagelse for Ansvar, naar Opholdet skyldtes Omstændigheder, hvorover han ikke var Herre. Det havde nemlig ikke været muligt at opdrive den fornødne Arbeidskraft i Kolding. Retten forkaster denne Indsigelse, fordi Indstævnte ved itide at træffe de fornødne Dispositioner maatte antages med Lethed at kunne have kunnet skaffe sig det fornødne Lossemandskab fra Kolding eller andetstedsfra.

Det er under Sagen in confesso, *at* Citantens Dampskib „Fremad" af Indstævnte Firmaet C. S. Borch i Kolding var befragtet til at bringe en Ladning Kul fra Methil til Kolding, *at* Skibet afgik fra Methil den 13 Oktober f. A. med en til Indstævnte bestemt Ladning af 543 Tons Kul, *at* det ankom til Kolding Onsdag den 17 Oktober om Formiddagen og herom gav Underretning til Citanten inden Kl. 12 Middag, *at* Liggedagene derfor i Henhold til Certepartiets Bestemmelser begyndte at løbe fra sidstnævnte Tidspunkt og, da der skulde losses 250 Tons pr.

Dag, normalt vilde være udløbne Fredag den 19 om Eftermiddagen, *men at* Losningen først endte Lørdag den 20 Kl. 6 Eftermiddag. Ved Stævning af 12 Januar d. A. til nærværende Ret som vedtaget Værnething har derfor „Fremad"s Rhederi søgt Indstævnte til Betaling for 1 Overliggedag £ 10 med Renter 5 % p. a. fra Stævningens Dato og Sagens Omkostninger.

Indstævnte, der har paastaaet sig frifunden, subsidiært mod Betaling af Godtgjørelse for 1/6 Dag £ 1—13—4, med Tillæg af Sagens Omkostninger, har gjort gældende, at der for Losningens Tilendebringelse i rette Tid har foreligget saadanne Hindringer, som i Følge Certepartiets Bestemmelser maa fritage ham for Ansvar. Certepartiet indeholder nemlig den Klausul, at „i Tilfælde af Striker, Lock-out'er, borgerlige Uroligheder, ulykkelige Hændelser eller hvilke som helst andre Omstændigheder, hvorover Modtageren ikke er Herre, men som vilde forhindre eller forsinke Losningen, skal den Tid, i hvilken saadant varer, ikke regnes, medmindre Overliggedagene allerede er begyndte", og Indstævnte formener nu, at denne Bestemmelse maa fritage ham for Ansvar, idet ved Skibets Ankomst al brugbar Arbejdskraft i Byen var optagen paa anden Maade. Det er i saa Henseende oplyst, at der den foregaaende Dag var ankommet 2 store Dampskibe, hvis Losning lagde Beslag paa en for Byen usædvanlig stor Arbejdsstyrke — 127 Mand —, og at Indstævnte fra Onsdag Morgen og hele denne Dag havde gjort forgæves Anstrengelser, bl. a. ved at sende cyklende Bud rundt i Byen, for at samle Mandskab til Losningen, men at det først Torsdag Morgen var lykkedes at samle saa mange — 5 — Mand, at Losningen kunde paabegyndes ved en af Lugerne, og først senere, Kl. 2—3 om Eftermiddagen, saa mange, at den kunde fremmes med fuld Kraft.

Selv om det nu ogsaa maa betragtes som godtgjort, at det ikke har været muligt i Løbet af Onsdagen og Torsdagen fra selve Kolding By at skaffe brugbart Mandskab til Losningen tidligere end sket, vil dette dog ikke kunne fritage Indstævnte for Ansvar for den skete Forsinkelse. Certepartiets Bestemmelse om „Omstændigheder, hvorover Modtageren ikke er Herre" findes ikke anvendelig i nærværende Tilfælde, hvor Indstævnte ved i Tide at træffe de fornødne Dispositioner maa antages med Lethed at have kunnet sikre sig det fornødne Lossemandskab, enten fra Kolding eller andetsteds fra. Indstævnte har erkendt at have vidst Besked med, at Skibet den 13 Oktober var afgaaet fra Methil. Citantens

Paastand vil herefter være at tage til Følge, saaledes at Sagens Omkostninger bestemmes til 33 Kr. 99 Øre.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

Indstævnte, Firmaet C. S. Borch i Kolding, bør til Citanten. Rhederiet for Dampskibet „Fremad" af Drammen betale £ 10, med Renter 5 % p. a. fra den 12 Januar 1907 indtil Betaling sker, og Sagens Omkostninger med 33 Kr. 99 Øre.

At efterkommes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

I. Koch.

Vilh. Jørgensen. *Jacob B. Salomonsen.* *C. Bræstrup.*
H. V. Petersen.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

udgivet af

Bestyrer i Nordisk Skibsrederforening

J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm,
og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 5	Aargang VIII	1907.

13.

Kungl. Maj:ts dom, den 26 Februari 1907.

Rederiaktiebolaget Condor

mot

Firman J. Ringborg i Norrköping.

Ett certeparti föreskrifver, att fartyget skall anmäla sig hos och klarera genom köpmännens mäklare i destinationsorten på vanliga villkor samt att lasten skall lossas och öfverlämnas enligt bruket i lossningshamnen.

Fråga huruvida mäklaren, hvilken jämväl företett konnossement å lasten, vore berättigad till provision för inkassering af frakten och ersättning för anbringande af ställningar ombord å fartyget.

Genom certeparti den 5 Maj 1904 befraktades rederiaktiebolaget Condor tillhöriga ångfartyget „Örnen“ att öfverföra en last kol från Blyth till Norrköping och där aflämna densamma till befraktaren eller order. Certepartiet innehöll bland annat: „Ångaren skall anmäla sig hos och klarera genom köpmännens mäklare a destinationsorten på vanliga villkor — — —. Lasten skall lossas och öfverlämnas i enlighet med bruket i lossningshamnen“.

Ångaren anlände i slutet af Maj 1904 till Norrköping, hvarest

firman J. Ringborg ombesörjde fartygets klarering och jämväl företedde konnossement å lasten. Då firman redovisade frakten, hvilken uppgick till 5862 kronor, gjorde firman afdrag enligt en hamnkostnadsräkning, som slutade å 2124 kronor 9 öre. I denna räkning godtskref sig firman, bland annat, i fraktinkasseringsprovision en procent å frakten 58 kronor 62 öre, för ställningar ombord 22 kronor 75 öre och i provision för klarering 100 kronor.

Bolaget instämde då firman till Rådstufvurätten i Norrköping med yrkande att, som firman obehörigen tillgodofört sig omförmälda belopp 58 kronor 62 öre och 22 kronor 75 öre, firman måtte förpliktas att till bolaget utgifva sagda belopp tillhopa 81 kronor 37 öre jämte ränta. Bolaget anförde: Firman hade med företeende af konnossement mottagit lasten och vore följaktligen att anse såsom lastemottagare. Såsom sådan vore firman skyldig erlägga frakt och någon inkassering af frakten kunde sålunda ej blifva tal om. Ställningarna ombord hade anbragts uteslutande för lastemottagarens bekvämlighet och kostnaderna för desamma borde därför drabba denne. Fartyget hade endast skyldighet att aflämna lasten vid fartygets sida d. v. s. öfver relingen och härför hade ställningar ej varit erforderliga.

Firman bestred krafvet. Lastemottagare hade ej varit firman, utan Holmens Bruks och Fabriksaktiebolag, till hvilket firman försålt ifrågavarande last. Firman hade också till detta bolag aflämnat skeppsdokumenten jämte faktura, och hade firman därvid enligt vanlig praxis i fråga om cifköp från det öfverenskomna priset dragit frakten. Firman hade sålunda icke inkasserat frakten af sig själf utan af nämnda bolag. Ifrågavarande ställningar hade ländt såväl fartyget som lastemottageren till fördel, hvarför också kostnaderna för ställningarna så fördelats, att fartyget fått vidkännas kostnaderna för ställningarna ombord och lastemottagaren för de å land befintliga ställningarna. I Norrköping vore ett gängse bruk att sådana ställningar som de ifrågavarande användes äfvensom att fartyget fick vidkännas kostnaden för ställningarna ombord. Då nu i certepartiet stadgades, att lasten skulle lossas i enlighet med bruket vid lossningshamnen, borde i detta fall sagda bruk lända till efterrättelse.

I målet hördes vittnen.

Upplyst är att firman Ringborg icke antagits till skeppsklarerare på sätt i skeppsklarerareförordningen stadgas.

Rådstufvurätten (hrr. *Holmström, Korsell* och *Wallin)* yttrade i dom den 11 Oktober 1905 att då det finge anses styrkt, att

ifrågavarande kollast varit af firman före lastens ankomst till Norrköping afyttrad till Holmens Bruks och Fabriksaktiebolag, och firman enligt i Norrköping gängse bruk bland dem, som besörjde fartygs klarering, ostridigt inkasserat den i fartygets certeparti föreskrifna frakt, samt den därför bolaget gjorda påföring af provision icke kunde anses vara obehörig eller oskälig, detta senare så mycket mindre som den öfverensstämde med den i gällande skeppsklarerareförordning intagna taxa,

pröfvade Rådstufvurätten lagligt ogilla bolagets i denna del af saken förda talan;

att hvad beträffade kostnaden för lossningsställningar ombord å ångfartyget, så enär, oafsedt den omständigheten att anbringandet af dylika ställningar syntes medfört besparing i arbetskraft vid lossningen, ångfartyget enligt sitt certeparti varit förpliktadt att lossa lasten i enlighet med bruket i lossningshamnen,

samt utredt blifvit att i Norrköpings hamn det alltid varit och alltjämt vore brukligt vid lossning af kollaster, att dylika ställningar anbraktes ombord å vederbörande fartyg och detta droge kostnaden för ställningarna,

funne Rådstufvurätten bolagets talan ej heller i denna del kunna bifallas; och förpliktades bolaget att ersätta firmans rättegångskostnader med 250 kronor.

Borgmästaren *Lothigius* var af skiljaktig mening och anförde:

Enär i saken blifvit upplyst, att firman, hvilken icke är skeppsklarerare, såsom innehafvare af konnossement å ifrågavarande stenkolslast, emottagit densamma och således haft skyldighet erlägga frakten;

ty och då den omständighet, att firman försålt lasten till annan person icke på saken inverkar,

finner jag firmans åtgärd att från frakten afdraga provision för inkassering af frakten vara obehörig,

och enär stadgandet i certepartiet, att lasten skulle lossas och aflämnas i enlighet med bruket i lossningshamnen icke kan innebära skyldighet från fartygets sida att, utan att aftal därom träffats, betala ersättning för af firman uppställda ställningar,

alltså pröfvar jag rättvist förplikta firman, som genom i räkningen afdragna, ej klandrade posten å 100 kronor för provision och klarering må anses hafva undfått full ersättning för det arbete, firman för fartygets räkning utfört, att mot kvitto till bolaget genast utgifva fordrade 81 kronor 37 öre jämte 5 % årlig ränta därå från stämningsdagen den 13 Oktober 1904 till dess

betalning sker; skolande firman därjämte ersätta bolagets rättegångskostnader med 225 kronor.

Bolaget sökte efter vad ändring, som af firman bestreds.

Göta Hofrätt fann i dom den 30 Mars 1906 ej skäl göra ändring i Rådstufvurättens dom samt förpliktade bolaget att ersätta firmans kostnader å saken i Hofrätten med 50 kronor.

Bolaget fullföljde sin talan. Firman yrkade fastställelse a Hofrättens dom.

Nedre Revisionen (hrr. *Linders friherre af Ugglas* och *grefve Hamilton*, föredragande) yttrade i afgifvet betänkande:

Nedre Revisionen hemställer att Kungl. Maj:t måtte pröfva rättvist fastställa domstolarnes beslut i fråga om bolagets talan beträffande beloppet å 22 kronor 75 öre för de ombord å ångfartyget anbragta ställningar.

Vidkommande saken i öfrigt, sa enär firman, såsom innehafvare af konnossement å ifrågavarande kollast, emottagit densamma utan att bolaget, såvidt upplyst är, därvid uppgifvit, att firman handlade såsom ombud för annan, samt firman, som förty varit pliktig erlägga frakt för lasten, vid sådant förhållande icke lärer varit berättigad att, såsom skett, med 58 kronor 62 öre tillgodoföra sig provision för fraktens inkasserande,

hemställer Nedre Revisionen, att Kungl. Maj:t måtte pröfva rättvist att, med upphäfvande af domstolarnes beslut härutinnan, förplikta firman att mot kvitto till bolaget utgifva nämnda belopp 58 kronor 62 öre jämte 5 % ränta därå från stämningsdagen den 13 Oktober 1904 till dess betalning sker; och torde Kungl. Maj:t med upphäfvande af domstolarnas beslut jämväl i fråga om rättegångskostnaden, förplikta firman att ersätta bolagets kostnader a saken vid Rådstufvurätten med 225 kronor.

Saken föredrogs den 8 Februari 1907 i Högsta Domstolen: och enär firman, hvilken såsom innehafvare af konnossement a ifragavarande kollast emottagit densamma, varit pliktig att erlägga frakt för lasten, och fullgörandet af firmans skyldighet härutinnan icke innefattat någon inkasseringsåtgärd, därför provision skolat till firman utgå;

ty och som det i certepartiet intagna stadgandet därom, att lasten skulle lossas och aflämnas i enlighet med bruket i lossningshamnen, icke berättigat firman att utbekomma ersättning för ifragakomna ställningar, samt firman ej ens uppgifvit, att särskildt aftal därom träffats,

alltså och då ostridigt vore, att vid fraktens erläggande firman

i nämnda hänseenden tillgodofört sig och af frakten innehållit de i saken omstämda belopp,

pröfvade Högsta Domstolens flesta ledamöter Justitieråden *Huss*, *Thollander*, *Bohman*, *Quensel* och *Sundberg* rättvist att, med upphäfvande af domstolarnas beslut, förplikta firman att mot kvitto till bolaget utgifva samma belopp, tillhopa 81 kronor 37 öre, jämte 5 % ränta därå från stämningsdagen den 13 oktober 1904, till dess betalning skedde, äfvensom att ersätta bolagets kostnader å saken vid Rådstufvurättrn med 225 kronor.

Justitierådet *friherre Marcks von Würtemberg* yttrade:

Med öfriga ledamöter är jag ense därom, att firman saknat fog att tillgodoräkna sig inkasseringsprovision, hvaremot jag lika med domstolarna finner honom berättigad till ersättning för anbringande af ifrågakomna ställningar; och pröfvar jag förty rättvist i så måtto ändra domstolarnas beslut i hvad angår hufvudsaken, att firman förpliktas att mot kvitto till bolaget utgifva 58 kronor 62 öre jämte 5 % ränta därå från stämningsdagen den 13 Oktober 1904 till dess betalning sker.

I fråga om rättegångskostnaden instämmer jag med Högsta Domstolens öfriga ledamöter.

14.

Danmarks Højesteret, den 24 Januar 1907.

Handelsfirmaet „Korn- og Foderstofkompagniet" i Aarhus
(Overretssagfører Werner)
mod
Kaptajn Hormaza som Fører af S/S „Elorrio" og som Befuldmægtiget for dettes Rhederi
(Højesteretsadvokat Halkier).

Et Rederi ansees ansvarligt for Skade tilføiet Lasten (Oljekager) derved. at Vand underveis var trængt ned i Lasten gjennem nogle Nagle- og Boltehuller paa Dækket, der ikke antoges at kunne falde ind under Betegnelsen „skjulte Fejl", for hvis Følger Rederiet ved Kontrakten havde forbeholdt sig Ansvarsfrihed.

I Henhold til de i den indankede Dom anførte Grunde, der findes i det Væsentlige at kunne tiltrædes, vil den være at stadfæste. Processens Omkostninger for Højesteret ville være at ophæve.

Thi kendes for Ret:

Sø- og Handelsrettens Dom bør ved Magt at stande. Processens Omkostninger for Højesteret ophæves. Til Justitskassen betaler Hovedappellanten og Kontraappellanten hver 10 Kr.

Sø- og Handelsrettens Dom af 21 Juni 1905 er saalydende:

Den 21 Oktober 1901 befragtedes Dampskibet „Elorrio", ført af Kaptajn Hormaza og hjemmehørende i Bilbao, til at gaa til New-Orleans og der indtage en Ladning Oliekager og ellers Kornvarer og afgaae med den til Danmark. Det nævnte Skib, der var bygget i 1896 i England af Staal, var 304' lang, og c. 44' bredt, forsynet med Jerndæk, med 5 vandtætte Skotter og, istedenfor med Mellemdæk, med en Række Jernbjælker samt med en Mængde Jernstøtter fra Bunden til Dækket, dels enkelte, dels dobbelte nemlig ialt 39 i den Del af Skibet, der befandt sig foran for Maskinen med Tilbehør, og som omfattede foruden Forrum Lastrum Nr. 1 og 2, og 39 i den Del af Skibet, der var agter for Maskinen, omfattende Lastrum Nr. 3 og 4, hvilke ikke vare adskilte ved noget Skot, foruden Agterrum. Skibet, der var opmaalt til c. 2645 Brutto og c. 1610 Netto Tons, undergik netop sidst i Oktober 1901 forskellige Reparationer i Deptford Dry Dock til et samlet Beløb af £ 210.3.9.

Den 14 December 1901 ankom „Elorrio" til New Orleans, hvor det strax erhvervede Attest fra en Besigtigelsesmand ved Inspektionsbureauet for

„the board af underwrites af New-Orleans", hvorved Skibet godkendtes til at indtage en fuld Ladning Oliekager og/eller Mel, idet det erklæredes at være „prepared" dertil overensstemmende med Forskrifterne for det nævnte Bureau. Skibet begyndte saa at laste, hvormed det blev færdigt til den 9 Januar, og der blev da af den fornævnte Besigtigelsesmand udstedt en ny Attest derom med Tilføjende, *at* Skibet, som havde indtaget ialt 32738 Sække Bomuldsfrøkager (paa 3738,1759 Tons eller 8,874,879 lbs.) derved havde efterkommet alle Forskrifterne fra det nævnte Bureau, *at* det havde et Dybgaaende af 19'6" for og 19'6" agter med rigeligt Fribord (4,5 tilladt Fribord), *og at* det var tilbørlig lastet for at afgaae til Danmark. Det skal i denne Forbindelse bemærkes, at der senere (den 3 Juni 1902) af den ommeldte Besigtigelsesmand og en Kompagnon af ham blev udfærdiget en yderligere Attest, hvorefter de den 17 December 1901 fuldt ud havde undersøgt og fundet i god Stand Lastrummene, Lugerne, Dækkene og Garneringen, idet de nærmere omtalte, hvad der i sidstnævnte Henseende forlangtes i Henhold til de for New-Orleans gældende New-Yorkerregler, og hvorefter Mændene endvidere fra Tid til anden havde inspiceret selve Lastningen og Lugeskalkningen, samt hvorefter det ovenfor omtalte, den 9 Januar 1902 udfærdigede Certifikat tillige indbefattede Attest om Sødygtighed.

I de for Ladningen udfærdigede, i det hele trykte Konnossementer — hvoraf et lydende paa 19486 Sække Bomuldsfrøkager til opgiven Vægt af 5,010,918 lbs. er fremlagt under Sagen, — fandtes, som sædvanligt, optaget endel Klausuler, deriblandt under *Nr. 4*, at Rhederne ikke skulde være ansvarlige for Tab eller Skade foranlediget ved Grunde udenfor deres Kontrol, ved Farer af Søen etc. etc. eller ved nogen skjult Mangel ved Skroget, Maskineriet eller Tilbehør, selv naar den existerede paa Tiden for Afskibning, — forudsat at Rhederne havde udvist skyldig Agtpaagivenhed for at gøre Skibet sødygtigt —, under *Nr. 9*, at der skulde betales fuld Fragt for beskadiget Gods, under *Nr. 13*, at Forholdet skulde beherskes af Loven for Skibets Flag, og at Afskibningen undergaves alle Forskrifter og alle Fritagelser for Ansvar indeholdte i den nordamerikanske Kongresakt af 13 Februar 1893, „the Harter-act", idet den, der modtog Konnossementet, underkastede sig alle dets Betingelser, og under *Nr. 15*, at Ladningen skulde afskibes og stuves efter de Fordringer, som stilledes af New-Orleans Forening af Assurandører og deres Besigtigelsesmænd, samt at Modtageren af Godset skulde acceptere det af paagældende Besigtigelsesmænd udfærdigede Certifikat som fuldt Bevis for, at Skibet havde været i enhver Henseende sat i tilbørlig Stand for Modtagelse af Ladningen, og at denne havde været tilbørlig garneret og stuvet.

Den 10 Januar 1902 afgik „Elorrio" fra New-Orleans, og den 14 Februar s. A. ankom Skibet til Aarhus, som var dets Bestemmelsessted. Under Reisen skal Skibet, efter hvad der er fremkommet, idethele, fraregnet den 13 Januar, have haft godt Vejr, indtil det den 19 Januar kom ind til Newport News for at indtage Kul, hvorpaa det atter afgik derfra den 20 Januar, men fra den 22 Januar til den 8 Februar skal det derimod saa godt som uafbrudt have haft meget haardt Vejr (den 9 Februar naaede Skibet ind i den engelske Kanal). Under det haarde Vejr skulle 40 Tons Bunkerkul paa Dækket være blevne førte overbord, og Damprørene agter med deres Dække og senere ligeledes Damprørene med Dække ved det forreste Spil og Ankerspillet være blevne revne bort fra Dækket og samtidig Presenningerne over Luge Nr. 3,

samt Presenningerne paa en mindre Luge agten for Luge Nr. 2 (ned til Lastrum Nr. 2) revne af og delvis itu, hvorhos endel Kiler ved Skalkningerne arbejdede sig løse, hvad der dog alt, saavidt gørligt, snarest blev istandgjort, delvis ved Anbringelse af nye Presenninger. Den 3 Februar knækkede de svære Søer, som Skibet tog over, foruden et Par mindre Ventilatorer, to store Ventilatorer; den ene gennem Bakken foran for Lastrum Nr. 1 og den anden gennem Pladsen ved Broen, hvilke Ventilatorer gik ned henholdsvis i den forreste Del af Lastrum Nr. 1 og den agterste Del af Lastrum Nr. 2, hvorved der brød endel Vand ned i disse to Lastrum, inden det lykkedes at faa de frembragte Huller stoppede og behørig dækkede. Endvidere blev endel Lønningsstøtter og forskellige andre Genstande beskadigede.

Strax efter „Elorrio"s Ankomst til Aarhus blev der ved to efter Begæring af Skibets Mægler udmeldte Søkyndige foretaget en Lugebesigtigelse, ifølge hvilken Skibets Luger fandtes forsvarlig skalkede og forsynede med 2 à 3 tildels nye Presenninger, hvoraf dog nogle vare noget skamfilede, og hvorefter Lugerne i det hele vare i god Tilstand, uagtet Skibsdækket bar Vidne om forskellige Havarier, som Følge af haard Rejse, saaledes ved Ventilerne paa Fordækket.

Medens Losningen foregik, blev der derhos dels efter Begæring af Skibets Mægler af de samme to Mænd, dels efter Begæring af Ladningsmodtagerne af 2 andre af Retten i Aarhus udmeldte Søkyndige foretaget en nærmere Besigtigelse af hele Skibet, og gik de af disse Mænd afgivne to Beretninger, der i det Væsentlige stemmede overens, ud paa, at Ladningen i de 4 Lastrum fandtes i større og mindre Omfang beskadiget, og at dette hovedsaglig hidrørte fra indtrængt Søvand, hvilket atter skyldtes dels det haarde Vejr paa Rejsen, men dels ogsaa at Skibet i flere Retninger efter deres Mening ikke havde været i god Orden og Stand før Rejsen. De fremhævede saaledes, foruden de alt omtalte Beskadigelser af Damprør og Beskadigelser af Roerledningerne med Tilbehør af Bolte o.s.v., *at* Garneringen vistnok havde været meget mangelfuld, særlig i Lastrummene Nr. 3 og 4, *at* de omtalte 2 Ventilatorer til Lastrummene Nr. 1 og 2, der burde have været borttagne under det haarde Vejr, neppe havde været i behørig Stand og tilstrækkelig dækkede, *at* der i Agterkanten af Lugen til Lastrum Nr. 1 om Bagbord fandtes en forrusten Nagleaabning paa $1^{1}/_{2}$"$\times$$^{1}/_{8}$", gennem hvilken en Søger kunde stikkes ned, *at* der i Forkanten af Lugekarmen Nr. 2 fandtes 2 forrustede Bolthuller paa $^{3}/_{4}$" Diameter, hvori Boltene manglede, *samt* endelig først og fremmest *at* forskellige af de tidligere omtalte Jernstøtter, der gik fra Skibets Bund op til Dækket, og som vare bestemt til Afstivning, fandtes borttagne (liggende paa Skibets Bund), hvad der skulde være sket paa en tidligere Rejse med Træ, nemlig ikke mindre end 5 dobbelte (— 10 enkelte —) ved Lastrum Nr. 1, 1 dobbelt (— 2 enkelte —) ved Lastrum Nr. 2 og 3 enkelte ved Lastrum Nr. 3 og 4, hvad der maatte antages stærkt at have svækket Skibets Styrke og at have medført, at Dæk og Lugekarme gav sig under Arbejden i Søen, saa at Lugerne formentlig midlertidig vare komne helt ud af deres Leje (dette havde ogsaa virket paa en Jernlejter under Luge Nr. 1, der havde løsnet sig og maatte fastsurres). De 4 Mænd fandt derfor ogsaa, at Skibet ikke havde været i tilstrækkelig god Stand til den omhandlede Rejse.

Umiddelbart efter Skibsbesigtigelsen blev der derhos, ligeledes efter Begæring dels fra Skibets og dels fra Varemodtagernes Side, foretaget 2 Be-

sigtigelser af Ladningen af to dertil af Retten udmeldte Hold Varekyndige, der kom til et nogenlunde overensstemmende Resultat. Af hele Ladningen paa 32.738 Sække (til opgiven Vægt 8.374.879 lbs.) fandtes 12.423 Sække paa 2.946,501 Kager foruden 19,314 Pd. Smuld beskadiget. Af disse hidrørte ifølge den mest detajllerede Forretning 2022 Sække paa 486,89 Pd. fra Lastrum Nr. 1. 1476 Sække paa 352,743 Pd. fra Lastrum Nr. 2, 6773 Sække paa 1,601.732 Pd. fra Lastrum 3 og 2152 Sække paa 505,135 Pd. fra Lastrum Nr. 4. medens Smuldet var fra Lastrummene Nr. 2 og 3. og ansattes Beskadigelsen (Værdiforringelsen). idet man gik ud fra en Pris af 5 Kr. 85 Øre pr. Ctn. for ubeskadigede Varer. til 5842 Kr. 71 Øre for Lastrum Nr. 1 (nemlig til 1 Kr. 20 Øre pr. Ctn.), til 7054 Kr. 86 Øre for Lastrum Nr. 2 (2 Kr. pr. Ctn.), til 45 028 Kr. 65 Øre for Lastrum Nr. 3 (dels 4 Kr. 50 Øre, dels 1 Kr. pr. Ctn.) og til 5691 Kr. 41 Øre for Lastrum Nr. 4 (dels 4 Kr. 50 Øre, dels 80 Øre pr. Ctn.), foruden for Smuldet til 482 Kr. 85 Øre, tilsammen til 64.100 Kr. 48 Øre (ved den anden samtidige Forretning var Værdiforringelsen ansat til ialt 63 375 Kr. 38 Øre).

Den 17 Februar 1902 havde Skibet begært Søforklaring optaget ved Søretten i Aarhus. men den 22 Februar blev dette opgivet. da Besætningen kun kunde afhøres paa spansk. og der ikke havde kunnet skaffes edsvoren Translatør tilstede i dette Sprog.

Da det, som anført, strax ved Losningens Begyndelse viste sig. at Ladningen var stærk beskadiget af indtrængt Søvand. og da Ladningsmodtagerne: Handelsfirmaet Korn- og Foderkompaniet i Aarhus mente, at Beskadigelsen skyldtes Skibet, vægrede de sig ved at betale Fragten, men deponerede istedet i Henhold til Sølovens § 155 dens omtrentlige Beløb: 60 000 Kr. i en Bank i Aarhus og lod derpaa den 22 Februar foretage Arrest i dette Beløb. Der blev derpaa truffet en Overenskomst mellem Ladningsmodtagerne og Skibets Repræsentant. hvorved Arresten frafaldtes og Fragten blev udbetalt til Skibet, mod at der fra dets Side blev stillet fornøden Sikkerhed for dens Beløb med Tillæg af Sparekasserenter, idet det derhos vedtoges, at Kaptajn Hormaza som Fører af „Elorrio“ og Befuldmægtiget for dets Rhederi skulde ved Højesteretsadvokat Halkier modtage Søgsmaal af nævnte „Korn- og Foderstofkompagni“ ved nærværende Ret som vedtaget Værneting til Afgørelse af Kompagniets Ret til Erstatning for Ladningens Beskadigelse, idet dog Sagsanlægget udsattes, til forskellige Oplysninger vare tilvejebragte.

„Elorrio“ afgik i Slutningen af Februar 1902 fra Aarhus i Ballast til Cardiff. hvortil Skibet ankom i Begyndelsen af Marts. og hvor derpaa Kaptajn Hormaza afgav nærmere edelig Forklaring om Rejsen og om Skibets Tilstand før. under og efter samme. medens 1ste og 2den Styrmand og 1ste Maskinmester først kom til at afgive tilsvarende Forklaringer sammesteds hen i Juli Maaned 1902. Under disse Forklaringer hævdede de alle bestemt. at Skibet i alle Maader havde været i behørig Stand inden Afgangen fra New-Orleans, derunder ogsaa at der ikke havde manglet Bolte nogetsteds. Under Skibets Ophold i Cardiff i Begyndelsen af Marts 1902 blev Skibet derhos. inden de paa dets Rejse til Aarhus fremkomne Beskadigelser bleve reparerede. nøje undersøgt af 3 forskellige Besigtigelsesmænd (deraf en ved Lloyd, og en ved Bureau Veritas), der hver for sig gennemgik alle de enkelte forefundne Mangler, og benægtede de i de af dem afgivne og beedigede Erklæringer bl. a., at Dækket havde begivet sig. uanset at de tidligere nedtagne Dæksstøtter ikke

vare blevne genopsatte inden den omhandlede Rejse, hvad de dog udtalte burde ske, og de bestred derhos, at Skibet, som omtalt i Aarhus, var let bygget. Det er ogsaa givet, at Skibet baade for den Tid havde, og at det beholdt 1ste Klasse (100 A. 1.).

Da den Varerne tilføjede Skade, som anført, var bleven ansat til ialt 64 100 Kr. 48 Øre; og der var medgaaet i Omkostninger for Sagsøgerne ved Arrestforretningen og Besigtigelserne m. m. 759 Kr. 09 Øre fordrede „Korn- og Foderstofkompagniet" ved den 21 November 1902 at paastævne Sagen sig hele den stillede Sikkerhed af 60 000 Kr. med Sparekasserenter tillagt som Erstatning, idet de derhos, forsaavidt der tilkendtes dem et mindre Beløb i Erstatning, begærede sig tillagt 5 % Renter deraf fra Stævningens Dato foruden Sagsomkostninger.

De Indstævnte have paastaaet sig fuldstændig frifundne med Tillæg af Sagsomkostninger.

Under Proceduren have begge Parterne paaberaabt sig den saakaldte Harterakt, omend i forskellig Retning og paa forskellig Maade, og have Sagsøgerne derhos paaberaabt sig den spanske Sølov som Flagets Lov, men bestridt Anvendeligheden af de øvrige Konnossementklausuler som uforenelige med de nysanførte Forskrifter, medens de Indstævnte omvendt have hævdet Anvendelsen af disse Klausuler og derimod bestridt Anvendeligheden af den spanske Sølov som værende i Strid med „Harterakten".

Som Sagen iøvrigt foreligger, finder Retten imidlertid ikke, at der er Anledning til at komme nærmere ind paa det uklare Forhold mellem de saaledes paaberaabte Konnossementsklausuler og de enkelte af disse. Retten skal derhos bemærke, at det ikke, som af Sagsøgerne anbragt, kan komme Skibet til Skade, at der ikke kunde blive aflagt Søforklaring i Aarhus, fordi Besætningen kun kunde spansk.

Efter hvad der er fremkommet, finder Retten, at der maa gaas ud fra, at „Elorrio" i det Hele var i behørig og sødygtig Stand ved Afgangen fra New-Orleans. Det var ganske vist en Fejl, at de omtalte Dæksstøtter (ialt 15 enkelte) vare nedtagne under Rejsen (de fandtes liggende paa Skibets Bund, men det findes dog ikke, navnlig under Hensyn til de i Cardiff af Besigtigelsesmændene der afgivne Erklæringer, at kunne anses for godtgjort, at Skibets Styrke og Dækkets Modstandskraft har været svækket paa Rejsen, og at Lugerne til Lastrummene som Følge deraf maa antages at være komne ud af deres Leje. Det findes ikke heller, som af Sagsøgerne paastaaet, at være godtgjort, at Garneringen og Presenningerne m. m. ikke vare i behørig Stand ved Skibets Afgang fra New-Orleans. Der maa derhos antages idethele at være vist fornøden Omsorg for Godset m. m. under Reisen, og der findes heller ikke — selv bortseet fra „Harterakten" — at kunne paalægges Skibet noget Ansvar for de under det haarde Veir indtraadte Beskadigelser, der hidrørte fra, at der trængte Vand ned gennem de to ødelagte Ventilatorer til Lastrum Nr. 1 og 2 om det end havde været heldigst, at de var blevne nedtagne forinden.

Derimod findes Skibet ikke at kunne fritages for Ansvar for den Skade i Lastrum Nr. 1 og 2, som maa antages at have hidrørt fra, at der var trængt Vand ned gennem det omtalte Naglehul i Agterkanten af Lugekarm Nr. 1 og gennem de omtalte Boltehuller i Forkanten af Lugekarm Nr. 2, da disse Huller, efter hvad der foreligger, maa antages at have været tilstede allerede ved Afgangen fra New-Orleans (Boltene til dem er ikke fundne, og de ere ikke

med et Ord nævnte af Besætningen), og da de ikke findes at kunne henføres til skjulte Mangler. Skaden paa Ladningen i de nævnte to Lastrum udgjorde tilsammen henved 129,00 Kr., men, da den for en væsentlig Del maa siges at være opstaaet gennem de andre omtalte Beskadigelser ved disse Lastrum. skønner Retten kun at kunne tilkende Sagsøgerne en Erstatning af 6 000 Kr. med Renter. som fordret. hvorhos Sagens Omkostninger ville være at hæve.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

Indstævnte: Kaptajn Hormaza som Fører af S/S „Elorrio“ og Befuldmægtiget for dets Rhederi bør til Sagsøgerne: Handelsfirmaet „Korn og Foderstofkompagniet i Aarhus“ betale 6 000 Kr., med Renter deraf 5 % aarlig fra den 21 November 1902, til Betaling sker, men iøvrigt for deres Tiltale i Sagen fri at være. Dens Omkostninger hæves.

Det Idømte udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

N. Madvig.

C. Brunn. C. Bræstrup. D. Torm. L. C. Kraemer.

15.

Kungl. Maj:ts utslag, den 25 Februari 1907.

Olaus Olsons Kolimportaktiebolag

mot

Ångfartygsaktiebolaget Trio.

Klander af dispasch. Fråga om verkan däraf, att tidsbefraktarens ombud i fraktaftalet rörande haverikostnadernas fördelning föreskrifvit tillämpning af York-Antwerpenreglerna, churu det mellan tidsbefraktaren och fartygets ägare upprättade certepartiet ej innehöll någon föreskrift därutinnan.

R. Thalin såsom redare för ångfartyget „Talis" uthyrde genom certeparti den 9 Januari 1899 fartyget till Viktor Svensson att af denne uteslutande begagnas under en tid af 9 månader från och med den 1 April 1899. Enligt särskildt certeparti mellan tidsbefraktarens ombud T. P. R. Richards Turpin & Co. i Swansea och firman G. & L. Beijer i Stockholm befraktades fartyget att från Swansea till Stockholm öfverföra en last antracitkol.

„Talis" afgick under December månad 1899 från Swansea. Under resan bräcktes fartygets propelleraxel. Fartyget måste till följd häraf bogseras tillbaka till Swansea, där en del af lasten lossades. Sedan skadan botats och den utlossade lasten åter intagits, fortsattes resan till Stockholm, dit fartyget anlände den 8 Februari 1900.

Såsom mottagare af lasten anmälde sig på grund af konnossement Olaus Olssons Kolimportaktiebolag. Konnossementet var undertecknadt af T. P. R. Richards Turpin & Co. samt innehöll stadgande, att gemensamt haveri skulle vara betalbart i öfverensstämmelse med York-Antwerpenreglerna af år 1890. I certepartiet den 9 Januari 1899 förekom däremot ej någon hänvisning till dessa regler.

Sedan lasten lossats och på föranstaltande af kolimportbolaget vägts, verkställdes besiktning å densamma. Härvid befanns att lasten var söndersmulad, våt och smutsig, i följd hvaraf besiktningsmännen ansågo densamma äga 25 % lägre värde än om den befunnit sig i oskadadt skick.

Ångfartygsaktiebolaget Trio, som under November 1899 blifvit ägare af „Talis“, begärde hos dispaschören i Stockholm utredning för fördelning af kostnaderna i följd af haveriet. Kolimportbolaget framställde härvid anspråk på ersättning för, bland annat, skada och undervikt å lasten. I den 9 April 1904 utgifven dispasch förklarade dispaschören att, då undervikten och värdeförminskningen uppkommit genom kolens lossning, uppläggning och återinlastning i nödhamn, skulle enligt art. XII i York-Antwerpenreglerna af år 1890 förlusten ersättas i gemensamt haveri. Samtliga utgifter, som skulle gäldas i gemensamt haveri, upptogos till 32,752 kronor 66 öre. Härefter beräknade dispaschören den under resan förlorade delen af lasten till 28 $^{14}/_{20}$ tons, ångfartygsbolaget tillkommande ersättning för därå belöpande mistad frakt till 288 kronor 54 öre, kolimportbolaget tillkommande ersättning för den förlorade delen af lasten till skillnaden mellan dess värde i Stockholm, 933 kronor, och berörda fraktbelopp, eller 644 kronor 46 öre och skadan a den framkomna delen af lasten, 1023 $^{11}/_{20}$ tons, till 25 % a dess värde i oskadadt skick, 33,107 kronor 93 öre, eller 8,276 kronor 98 öre; och utförde dispaschören omförmälda belopp 459 kronor 73 öre, 288 kronor 54 öre, 644 kronor 46 öre och 8,276 kronor 98 öre såsom gemensamt haveri. Fartyget påfördes efter ett värde af 42,694 kronor 18,799 kronor 47 öre, fraktförskottet efter ett värde af 4,570 kronor 2,012 kronor 31 öre, restfrakten efter ett värde af 3,657 kronor 1,610 kronor 29 öre och lasten efter ett värde af 23,461 kronor 10,330 kronor 59 öre.

Ångfartygsbolaget klandrade vid Stockholms Rådstufvurätt dispaschen samt yrkade, att undervikten och skadan icke vid haverikostnadernas fördelning, därvid York-Antwerpenreglerna saknade tillämpning, icke måtte hänföras till gemensamt haveri. Rådstufvurätten fann emellertid i utslag den 30 Juli 1904 på de af dispaschören anförda skäl och då enligt å lasten utfärdadt konnossement gemensamt haveri skulle ersättas enligt York-Antwerpenreglerna af år 1890 ej skäl göra ändring i dispaschen.

Sedan ångfartygsbolaget fullföljt sin talan, yttrade Kungl. Maj:t i utslag den 10 Januari 1906, att emedan jämlikt 188 §

7 mom. Sjölagen ifrågavarande skada ej vore att till gemensamt haveri hänföra, ty och som det certeparti, enligt hvilket fartyget, då haveriet inträffade, varit på viss tid bortfraktadt af ägaren, ej innehölle något villkor på grund hvaraf ägaren skulle kunna förpliktas att deltaga i dylik skada, samt tidsbefraktaren ej kunnat medelst aftal, hvarigenom han i sin ordning bortfraktat fartyget, tillförbinda ägaren vidsträcktare ansvarighet än eljest skolat denna åligga, alltså och då följaktligen jämväl konnossementet å lasten, hvilket vore utfärdadt icke af fartygets utaf ägaren anställde befälhafvare utan af en tidsbefraktarens ställföreträdare å lastningsorten, måste, i hvad däri sådan vidsträcktare ansvarighet blifvit utfäst, anses sakna laga verkan mot ångfartygsbolaget, pröfvade Kungl. Maj:t rättvist att, med ändring af Rådstufvurättens utslag, föreskrifva att den rättelse skulle i dispaschen af dispaschören verkställas, att de kolimportbolaget för undervikt och värdeminskning å lasten tillgodoförda belopp, tillhopa 8,921 kronor 44 öre samt såsom följd häraf jämväl den ångfartygsbolaget tillgodoförda godtgörelse för å den förlorade delen af lasten mistad frakt, 288 kronor 54 öre, icke till gemensamt haveri hänfördes.

I anledning af detta utslag gaf dispaschören den 8 Mars 1906 ny dispasch. Från det i den förra dispaschen såsom gemensamt haveri upptagna beloppet 32,752 kronor 66 öre afdrog dispaschören nu omförmälda 8,921 kronor 44 öre och 288 kronor och 54 öre äfvensom i följd häraf för högt beräknadt arvode för den första dispaschen 18 kronor 42 öre eller tillhopa 9,228 kronor 40 öre. Af återstående såsom gemensamt haveri utförda 23,524 kronor 26 öre påförde dispaschören lasten 5,248 kronor 31 öre efter ett beräknadt värde af 14,540 kronor, fraktförskottet 1,649 kronor 57 öre efter ett beräknadt värde af 4,570 kronor och restfrakten 1,215 kronor 70 öre efter ett beräknadt värde af 3,368 kronor, motsvarande skillnaden mellan det i den ursprungliga dispaschen angifna värdet å restfrakten och i samma värde såsom ersättning i gemensamt haveri ingående 288 kronor 54 öre.

Kolimportbolaget klandrade vid Stockholms Rådstufvurätt denna förnyade dispasch samt anförde: Det vore visserligen genom Kungl. Maj:ts utslag afgjordt, att York-Antwerpenreglerna saknade laga verkan mot fartygets ägare. Bolaget ville dock häfda sin obestridliga rätt att fordra dessa reglers tillämpning åtminstone mot fraktägaren och åberopade till stöd härför det å lasten utfärdade

konnossement. Af detta ansåg bolaget framgå, att åtminstone restfrakten måste deltaga i gemensamt haveri enligt dessa regler och förty att dess bidrag till det gemensamma haveriet borde ökas. Kolimportbolaget yrkade, att den ändring måtte vidtagas i den öfverklagade dispaschen att restfraktens bidrag till det gemensamma haveriet ökades i enlighet med det mellan tidsbefraktaren och lastägaren slutna aftal och att lastens bidrag i samma mån måtte minskas.

Rådstufvurätten (Rådmännen *Benckert* och *Hallberg* samt Grosshandlaren *Lovén)* fann i utslag den 2 Juni 1906 kolimportbolaget ej hafva anfört skäl, som kunde verka ändring i öfverklagade dispaschen och förpliktades kolimportbolaget att godtgöra de tre särskilda ledamöterna i Rådstufvurätten med 37 kronor till dem hvar.

Rådmannen *Hammarberg*, Grosshandlaren *Peyron* och Generalkonsuln *Starck* yttrade:

Som den öfverklagade dispaschen af den 8 Mars 1906 icke innehåller något förklarande, att kolimportbolaget skall ensam vidkännas den undervikt och värdeminskning å ångfartyget „Talis'" last, hvarom i målet är fråga,

samt dispaschören, såvidt visats, saknat laglig anledning att vid dispaschens upprättande ingå i pröfning, om och i hvad mån den, till hvilken fartygets ägare bortfraktat fartyget och som i sin ordning med kolimportbolaget slutit befraktningsaftal angående ifrågavarande last, må på grund af därvid gjord utfästelse vara skyldig att deltaga i gäldandet af berörda undervikt och värdeminskning,

alltså finna vi besvären ej förtjena afseende.

Kolimportbolaget fullföljde sina besvär.

Nedre Revisionen (hrr. *Linders*, *Ahlström*, föredragande och *Österlöf)* hemställde i afgifvet betänkande att Kungl. Maj:t måtte pröfva rättvist fastställa Rådstufvurättens utslag.

Målet föredrogs den 25 Februari 1907 i Högsta Domstolen (Justitieråden *Carlson*, *Lindbäck*, *Cassel*, *Grefberg*, friherre *Marcks von Würtemberg* och *Petrén)*; och enär kolimportbolagets mot dispaschen förda klandertalan innefattade påstående om skyldighet för tidsbefraktaren att hålla bolaget skadelöst för förlust, som för bolaget uppkommit därigenom, att villkor, som i afseende å far-

tygets ansvarighet för skada å lasten influtit i det å tidsbefraktarens vägnar utfärdade konnossement, ej kunnat göras gällande emot fartygets ägare,

samt nämnda fråga icke lagligen kunde i dispaschärendet komma under bedömande,

funne Högsta Domstolen besvären ej förtjena afseende.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling
af
Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender
udgivet af
Bestyrer i Nordisk Skibsrederforening
J. Jantzen
under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 6	Aargang VIII	1907,

16.

Trondhjems Sjøret, den 18 April 1907.

Kutter „Excelsior"s Reder Bertheus Eilewsen
(Overretssagfører Asbj. Aarbø)
mod
Det nordenfjeldske Dampskibsselskab
(Overretssagfører Sverre Klingenberg).

Kutter „Excelsior" overseiles af Dampskibet „Sigurd Jarl" og tilkjendes Erstatning efter Skjøn for derved paaført Skade, idet Kollisionen maatte antages at skyldes mangelfuldt Udkig ombord i Dampskibet. At Kutteren kort før Sammenstødet faldt af antoges at være en berettiget Manøvre, der havde bevirket, at Skaden ved det da uundgaaelige Sammenstød formindskedes, fordi Skibenes Kurser derved blev mere paralelle.

Ved Stævning af 24 November 1905 har Kutter „Excelsior"s Reder Bertheus Eilewsen sagsøgt Dampskibet „Sigurd Jarl"s Rederi, Det nordenfjeldske Dampskibsselskab i Anledning af, at der den 25 Oktober 1905 fandt en Kollision Sted mellem nævnte Kutter og Dampskib og har — efter forgjæves anstillet Forligsmægling — nedlagt saadan Paastand:

1. Principalt: At Indstævnte Det nordenfjeldske Dampskibsselskab tilpligtes under Executionstvang at betale til Citanten Kr. 4237,00 med lovlige Renter fra Stævningens Berammelse.

Subsidiært: At Indstævnte tilpligtes at betale til Citanten Erstatning, der vil blive at bestemme ved uvillige Mænds Skjøn, optaget paa Indstævntes Bekostning, for Skade og Tab af Fortjeneste forvoldt ved Kollisionen 25 Oktober sidstl.

2. At Indstævnte under enhver Omstændighed erstatter Citanten Sagens Omkostninger.

Indstævnte har paastaaet sig frifunden for Citantens Tiltale og hos denne tilkjendt Sagsomkostninger.

Under den i Anledning Kollisionen afholdte Sjøforklaring i Vardø den 30 Oktober 1905 er fremlagt: Sjøforklaring, midlertidig optaget af Skipperen ombord i Kutter „Excelsior" i Anledning Kollisionen med Dampskibet „Sigurd Jarl" den 25 Oktober 1905.

Citanten Bertheus Eilewsen, som er Skipper og Eier af „Excelsior" har under Sjøforklaringen oplyst følgende:

Efterat have gjort sig seilklare afseilede man ved 9-Tiden om Formiddagen den 25 Oktober 1905 fra Vardø, bestemt for Hjemsted Ibestad. Ved 4—5-Tiden om Eftermiddagen, da de var udenfor Sandfjord blev Lanternerne tændt. En Times Tid efter gik han ned. Begge Lanterner brændte da klart og var i fuld Orden. Det var mørkt men klart, sigtbart Veir med sydvestlig Vind. Man laa V. og N.V. Biddevind. Paa Dæk befandt sig da Bedstemand Mikael Olsen og Matros Oluf Ottesen. Den første stod til Rors, medens Sidstnævnte havde faaet Ordre til at holde Udkig. Disse to var de eneste paa Dæk fra denne Tid og til Sammenstødet skeede.

1ste Hovedvidne Mikael Olsen, Bedstemand ombord paa „Excelsior", har ved samme Anledning og under et Thingsvidne i Tromsø 13 Januar f. A. forklaret, at ved 5-Tiden om Eftermiddagen den 25 Oktober 1905 beslog Vidnet og 3die Vidne Oluf Ottesen Jageren, og Vidnet lagde da Mærke til, at begge Lanternerne lyste klart. Efterat Skipperen ved 6-Tiden var gaaet ned, var Vidnet og 3die Vidne paa Dæk med Vidnet tilrors, hvor han forblev indtil Kollisionen havde fundet Sted. Man laa Kurs V. t. N. Bidevind med Bagbords Halser. En Tid før Kollisionen observerede Vidnet over Bagbord Boug et Dampskib, som senere viste sig at være „Sigurd Jarl", at komme ud fra Berlevaag, styrende i østlig Retning. Da Skibet viser begge Sidelanterner og Toplanterne over Kutterens Bagbord Boug, frygter Vidnet for.

at Dampskibet holder lige paa dem. Han anmoder derfor 3die Vidne om at se efter om Lanternerne brænder klart. Det bliver gjort af 3die Vidne, som melder tilbage, at Lanternerne brænder godt. Endnu inden 3die Vidne havde tilendebragt sin Undersøgelse af Lanternerne, sees Dampskibet at styre mere til Styrbord, da en kort Tid kun den røde Sidelanterne er synlig. Da han antager, at Dampskibet vil holde tilhøire og man er uhyggelig nær hinanden, falder han af et Par Streger. Ca. 1 Minut efter sees atter Dampskibets begge Sidelanterner og straks efter kun den grønne. Da Skibene allerede var kommen saa nær hinanden, at han ansaa det for umuligt atter at lægge Roret om og gaa til Vinden, giver han haardt bagbord Ror, hvilket holdes indtil Sammenstødet finder Sted nogle Minutter efter. Fra han faldt af og til Sammenstødet antager han, at der hengik 6 til 10 Minutter. Sammenstødet skeede ved, at Kutterens Boug traf „Sigurd Jarl" paa Bagbord Boug. Efter Sammenstødet kom 1ste Styrmand og nogle Matroser fra „Sigurd Jarl" ombord i Kutteren. Rorgjængeren skal da efter Vidnets Forklaring have udtalt, at han før Kollisionen havde faaet 3 forskjellige Ordrer med Hensyn til Roret, nemlig først B.B., saa ¼ S.B. og endelig haardt S.B.

Efter Sammenstødet blev Kutteren slæbt tilbage til Vardø af „Sigurd Jarl" — — — — — — —.

Indstævnte har ogsaa ladet afhøre flere Vidner:

1ste Kontravidne Georg Hornburg, 1ste Styrmand paa „Sigurd Jarl", har under den i Anledning Kollisionen i Vardø den 27 Oktober 1905 afholdte Sjøforklaring forklaret, at det var ham, som havde Vagt dengang Sammenstødet fandt Sted, men at han i Kollisionsøieblikket ikke var paa Broen, da han, før de efter Afgangen fra Berlevaag var kommen paa Høide af Kjølnæs, havde maattet gaa ned i et nødvendigt Ærende. Paa Broen befandt sig da Lodsen, Edvard Olsen og Rorgjængeren Andreas Jørgensen. Udkigsmanden forud var endnu ikke kommet paa Plads, da han hjalp til i Rummet med den Last, de havde faaet ombord i Berlevaag. Da det var klart, sigtbart Veir og klart Farvand, antoges det heller ikke paakrævet, at denne netop var paa Plads straks, da der paa denne Tid af Aaret er faa Seilere i det Farvand og desuden Udkig godt kan holdes fra Broen. Før han gik ned, havde han paalagt Lodsen, naar de passerede Kjølnæs, hvor Kurs skulde forandres, at stille Klokken og Kombinatoren. Efterat have været nede i ca. 10 Minutter, hørte han det ringe fra Broen i Telegrafen og sprang da øieblikkelig op. Med det samme han satte Foden paa

Stormdækket, stødte Kutteren mod Dampskibets Styrbords Boug. Paa Grund af, at han kom direkte ud fra Lyset, var han blændet og saa derfor ikke, hvorvidt Kutteren stødte bent paa Bougen eller ei. Da Kutteren efter Sammenstødet var kommen klar af Dampskibet, saa han Kutterens røde Lanterne, men ikke den grønne. Da han straks efter roede ombord i Kutteren, tændtes den grønne Lanterne, og det fortaltes, at den havde brændt, men var sluknet ved den af Kollisionen foraarsagede Rystelse.

2det Kontravidne Edvard Olsen, Lods paa „Sigurd Jarl", har forklaret, at han var paa Broen Onsdag den 25 Oktober om Aftenen, da de gik ud fra Berlevaag. Paa Broen befandt sig da 1ste Vidne og Rorgjængeren. Da de kom henimod Kjølnæs gik 1ste Vidne, efter først at have paalagt Vidnet ved Kursforandringen ud for Kjølnæs at stille Klokken og Kombinatoren, ned af Broen. Vidnet stod paa Broen og saa forover, og der var intet, som afledet hans Opmærksomhed fra Udkigen. Det var temmelig mørkt, men klart, sigtbart Veir. Med engang opdager han en rød Lanterne 1 Streg paa Styrbords Boug og straks efter Seilene af et Skib ganske nær Dampskibet. Vidnet tænkte først at give Bagbord Ror, men da han saa, at Kollisionen derved vilde blive uundgaaelig, medens han ved at give haardt Styrbord Ror og samtidig stoppe Maskinen, troede at skulle kunne undgaa Kollisionen, blev det sidste gjort øieblikkelig, men med det samme faldt Kutteren af og stødte paa skraa agtenfra mod Dampskibets Styrbord Boug. Lanternen lyste klart, da Vidnet blev opmærksom paa den. Han formener, at Lanternen ikke tidligere har været oppe eller, at den har været anbragt saaledes, at Seilene skyggede for den, da han ellers maatte have seet den før. I en i Retten fremlagt Skrivelse af $^{18}/_{1}$ 1906, hvilken Skrivelse senere er edelig vedtaget, har Vidnet anført, at han ca. 10 Minutter før Sammenstødet var inde i Karthuset og stillede Klokken og Kombinatoren, men at dette kun tog ca. $^{1}/_{2}$ Minut, og at Lyset der inde ikke var saa stærkt, at han deraf blev blendet — — — — — —.

Af det ovenfor Anførte vil fremgaa, at Citanten paa sin Side væsentlig har heftet sig ved, at Udkiget paa „Sigurd Jarl" skulde have været mindre godt, medens Indstævnte paa sin Side har anket over, at Citantens Bagbords Lanterne enten ikke var paa Plads eller ikke tændt eller, om saa var, ikke holdt den tilstrækkelige Lysvidde.

Hvis Sjøretten finder at kunne tiltræde Indstævntes Opfatning vedkommende Kutterens Lanterne, vil Spørgsmaalet om Ud-

kiget være af underordnet Betydning, da Kollisionen i saa Tilfælde ikke vilde være undgaaet, selv om Udkiget havde været i Orden. Man skal derfor først behandle Lanternespørgsmaalet.

Da Retten af Vidneforklaringerne anser det bevist, at Kutterens Lanterner Kollisionsdagen i ret Tid er tændt og anbragt paa sine Pladse i Fokkevanterne, maa Bevisbyrden for, at der har klæbet nogen Mangel ved dem, saa de ikke i ret Tid kunde observeres, paaligge Indstævnte.

Af det dokumenterede fremgaar det, at Kutteren laa Bidevind med Bagbords Halser, da Dampskibets Lanterner observeredes fra Kutteren over dennes Bagbords Boug. Skibenes Stilling til hinanden har derfor været saadan, at det er udelukket, at Kutterens røde Lanterne kan have været skjult af Seilene for Udkigsmanden paa Dampskibet.

Det næste Spørgsmaal, som derpaa maa afgjøres er, hvorvidt Bagbords Lanterne den hele Tid, den skulde have været synlig fra Dampskibet, har været paa sin Plads i Vantet. Retten kan ikke finde, at der af Indstævnte er ført noget Bevis for, at saa ikke har været Tilfældet. Af Vidneforklaringerne fremgaar det, at fra „Sigurd Jarl“ saaes at komme ud fra Berlevaag var alene paa Kutterens Dæk 1ste og 2det Hovedvidne, og der er intet oplyst om, at nogen af disse har taget Lanternen ned i det omhandlede Tidsrum. 2det Vidne har forklaret, at han efter Ordre fra 1ste Vidne straks før Kollisionen undersøgte, om Lanternerne brændte klart, men at han ved Leiligheden ikke rørte ved dem.

Hvad angaar Indstævntes Anke over Kutterens Bagbords Lanterners Lysvidde, saa finder Retten, at der ikke er ført afgjørende Bevis for, at den var i saa væsentlig Grad forringet, at den ikke, hvis betryggende Udkig var holdt, vilde været iagttaget paa tilstrækkelig Afstand. Indstævnte har henvist til Sjøretsbesigtigelsen i Tromsø angaaende Lanternernes Tilstand. Men denne Besigtigelse kan ikke, efter det af Citanten oplyste, tillægges nogen Betydning for Bedømmelsen af Lanternernes Tilstand i Kollisionsøieblikket. Endvidere har Indstævnte henvist til Kontrolkontorets Skrivelse af $^{11}/_{6}$ 06, hvoraf skulde fremgaa, at Lanternerne var af forældet Konstruktion og ikke havde den paabudte Lysvidde. Retten finder heller ikke at kunne tillægge denne Skrivelse nogen afgjørende Betydning.

Besvarelsen af de i Skrivelsen anførte Spørgsmaal er baseret paa rent theoretiske Betragtninger og Dommen over Lanternerne, er ikke funderet paa nogen Undersøgelse af disse. Som det vil

sees af Bestyreren V. Geelmuydens Skrivelse af $^{7}/_{9}$ f. A. giver ikke Lanterners og Brænderes Dimensioner noget absolut Maal for Lysvidden. Den maa maales ad fotometisk Vei eller prøves i frit Terræng.

Videre har Indstævnte heftet sig ved, at Speilene havde Ireflækker og derfor Lanternernes Lysvidde var i væsentlig Grad forringet. Det er paa det Rene, at Speilene havde saadanne Flækker, som af Indstævnte anført, men herfra at slutte, at Lysvidden var i den Grad forringet, at Lanternerne i det foreliggende Tilfælde ikke kastede Lyset tilstrækkeligt langt til at advare et mødende Skib i saa betimelig Tid, at Kollision kunde undgaaes, finder Retten ikke at kunne gaa med paa. Det var ved omhandlede Leilighed mørkt, men klart, sigtbart Veir, saa selv en noksaa ubetydelig Lyskilde vilde være synlig paa lang Afstand, og der er af Indstævnte intet Bevis ført for, at Lysvidden ved omhandlede Mangler var i væsentlig Grad forringet.

Endelig har Indstævnte heftet sig ved, at Skruen i den røde Lanterne var saa slidt, at Vægen faldt ned ved Rystelse og har anført, at Grunden til, at Lanternen ikke tidligere observeredes, derfor maa tilskrives den Omstændighed, at Vægen har sunket.

Retten finder i Modsætning hertil, at det ved 1ste og 2det Hovedvidnes Prov er bevist, at Lanternen brændte klart baade ved 5-Tiden om Eftermiddagen og i det kritiske Tidsrum. Dette bestyrkes af Lodsens Forklaring. Han har nemlig anført, at da han fik se den, lyste den klart og formener derfor, at Aarsagen til, at han ikke fik se den tidligere, maa søges andetsteds.

Som det vil fremgaa af det ovenfor Anførte, finder Retten, at der ikke er ført tilstrækkeligt Bevis for, at Aarsagen til Kollisionen kan tilskrives Mangler ved Kutterens Lanterneføring. Man skal derfor gaa over til at behandle det andet Hovedspørgsmaal — Udkiget.

Da det er paa det Rene, at Udkigsmanden ikke har været paa sin Plads, maa man fordre det strengeste Bevis for, at Udkiget alligevel var fuldt betryggende. Paa Broen befandt sig foruden Lodsen kun Rorgjængeren. Da denne sidste maa antages paa Grund af Lyset fra Nathuset omtrent at være værdiløs som Udkigsmand, vil alt Udkig have paahvilet Lodsen, der ogsaa havde med Skibets Navigering at gjøre, som endog nødsaget ham til en Tid før Kollisionen at forlade Broen en Stund. Han har efter Rorgjængerens Forklaring staaet midtskibs, hvilken Plads ikke, selv om Udkig tilfredsstillende kan holdes fra Broen, ansees

for den heldigste for Udkigsmanden. Dennes Plads er ud til en af Siderne. Først da Kutteren, efter hvad der er forklaret af Rorgjængeren, var paa ca. $1^1/_2$ Kabellængdes Afstand opdagedes den. Dette tyder paa, at den fornødne Agtpaagiven ikke har været iagttaget af Lodsen. Hans Henvendelse til Rorgjængeren, da den røde Lanterne opdagedes, tyder ogsaa paa, at hans Opmærksomhed pludselig er bleven vakt. Vistnok har han selv forklaret, at intet atledede hans Opmærksomhed fra Udkiget, men heraf kan ikke uden videre sluttes, at saadan virkelig er holdt. For Retten stiller det sig som det mest sandsynlige, at han, som ogsaa af Citanten antydet, har staaet og døset uden at holde ordentlig Udkig. Naar man ser hen til Veirets og Farvandets Beskaffenhed, vil man til en vis Grad finde det forklarligt og undskyldeligt, men dette kan dog alligevel ikke fritage Skibet for Erstatningsansvar.

Indstævnte har, som tidligere anført, anket over, at Kutteren lige før Sammenstødet faldt af og derved gjorde Dampskibets Bestræbelser for at undgaa Kollisionen virkningsløse. Som det vil fremgaa af 1ste Hovedvidnes Prov, har Dampskibet omtrent den hele Tid vist begge Sidelanterner, hvoraf kan sluttes, at dets Kurs vilde skjære Kutterens. Efter § 22 i Styringsplakaten var det Dampskibets Pligt at gaa agtenom Kutteren, og det maa derfor for dennes Besætning have stillet sig som det sandsynligste, at saa vilde ske. Imidlertid holdt Dampskibet uden at mindske Farten sin Kurs uforandret lige paa Kutteren, indtil Afstanden mellem dem maa have været mindre end $1^1/_2$ Kabellængde. At Kutterens Rormand under disse Omstændigheder ikke holdt Kurs uforandret, men holdt af, kan ikke ansees for nogen Feil, der berettiger til Anvendelse af Sjøfartslovens § 220 II.

Situationen var efter Rettens Mening saadan, at han havde Pligt til at gjøre sit til, at Følgerne af den uundgaaelige Kollision blev saa smaa som mulige. Om Kollisionen, hvis Kutteren uforandret havde holdt sin Kurs, vilde være afværget, kan intet bestemt udtales. Ingen af Parterne har præsteret noget afgjørende Bevis for de af dem hævdede modsatte Opfatninger af Spørgsmaalet, og der er ikke tilveiebragt tilstrækkelige Oplysninger om Skibenes Fart og nøiagtige indbyrdes Stilling, saa Retten savner Materialier til med Sikkerhed at kunne opgjøre sig en bestemt Mening. Retten er mest tilbøielig til at antage, at Kollisionen var uundgaaelig, og det kan med Sikkerhed forudsættes, at den vilde have været af en meget alvorligere Beskaffenhed, hvis Kut-

teren ikke i sidste Øieblik havde givet haardt Bagbord Ror og derved bevirket, at Skibenes Kurs blev mere paralelle.

Sin principale Paastand har Citanten i Indlæg af 30 Januar f. A. frafaldt, hvorfor Dommen vil gaa ud paa Erstatning efter Skjøn af uvillige Mænd, da Retten savner de nødvendige Materialer til selv at kunne afgive saadant. Citanten har ogsaa i sin Paastand indbefattet Tab af mulig Fortjeneste, men saadan bliver ikke at tilkjende, da han mod Modpartens Benægtelse ikke har tilstrækkelig legitimeret, at saadant Tab er lidt.

Sagsomkostningerne antages efter Omstændighederne at burde tilsvares af Indstævnte med Kr. 250,00.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte Det nordenfjeldske Dampskibsselskab bør til Citanten Kutter „Excelsior"s Reder Bertheus Eilewsen betale Erstatning efter uvillige Mænds Skjøn optaget paa Indstævntes Bekostning for den Skade, som er paaført Citantens nævnte Kutter ved den omhandlede Kollision 25 Oktober 1905 med Indstævntes Skib „Sigurd Jarl", med 4 % aarlige Renter af Skjønsbeløbet fra 28 November 1905 til Betaling sker, samt i Sagsomkostninger 250 — to Hundrede og femti — Kroner. Forøvrigt bør Indstævnte for Citantens Tiltale i denne Sag fri at være.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Anders Finch.

edsv.

Adolf Halseth. *Albr. W. Selmer.*

17.

Trondhjems Sjøret, den 29 Januar 1907.

Jagt „Venus"s Reder H. H. Nygaard og Ladningseierne Albert Hovde og L. M. Egholm

(Overretssagfører Henrik Løcke)

mod

A/S Dampskibet „Cederic"s Rederi

(Overretssagfører Harald Gylche).

Jagt „Venus" og Dampskibet „Cederic" støder sammen med den Følge, at førstnævnte synker nogen Tid efter med sin ombordværende Fiskelast. Begge Parter ansees at have Skyld i Sammenstødet: Jagten, fordi den i Strid med *de internationale Sjøveisreglers § 10* havde undladt at vise Lanterne fra Hakkebrættet eller blusse. Dampskibet, fordi der ombord paa samme maatte antages ikke at have været holdt ordentligt Udkig. Dampskibets Rederi tilpligtes i Medfør af *Sjøfartslovens § 220* at betale Halvparten af de Værdier, der gik tabt ved Jagtens Forlis.

Ved Stævning af 14 December 1904 har Jagt „Venus"s Reder H. H. Nygaard og Ladningseiere Albert Hovde og L. M. Egholm sagsøgt Aktieselskabet Dampskibet „Cederic"s Rederi i Anledning af, at „Cederic" Natten til den 18 December 1904 paaseilede „Venus" med den Følge, at Jagten delvis ødelagdes og sank efter ca. 1 Times Slæb med indehavende Ladning Klipfisk og Tørfisk, og har — efter forgjæves inden Retten prøvet Forligsmægling — nedlagt saadan Paastand:

1. At Indstævnte tilpligtes at betale Citanterne Erstatning

for den forvoldte Skade, nemlig til Albert Hovde Kr. 17 300,00, til L. M. Egholm Kr. 5440,00 og til H. H. Nygaard Kr. 4300,00: subsidiært paastaaes den Citanterne tilkommende Erstatning bestemt ved Skjøn af uvillige Mænd optaget paa Indstævntes Bekostning.

2. Samt at Indstævnte i begge Tilfælde tilpligtes at betale Citanterne Renter og tilstrækkelige Sagsomkostninger.

Indstævnte har paastaaet sig frifundet for Citanternes Tiltale og hos disse in solidum tilkjendt Sagsomkostninger.

Citanten H. H. Nygaard, som var Skipper paa og Eneeier af „Venus" har under Sjøforklaring for Christiansunds Sjøret 20 September 1904 oplyst følgende: Han afseilte den 14 September 1904 fra Risvær i Namdalen med „Venus", som indehavde fuld Ladning af Klipfisk for Regning Dyb & Hovde og Edv. Jørgensen, bestemt til Christiansund for Ordre. Da de Natten til 18 September laa i Leden, kom „Cederic" sydover og paaseilede „Venus" paa Bagbord Side lige foran Vanterne og ødelagde Dækket og Siden forover saaledes, at Jagten sank efterat „Cederic" havde slæbt paa den ca. 1 Time. Jagten var kort før Sammenstødet paa Vei nedover mod Djupsundet, hvor det havde været Meningen at forankre om Natten, saa man kunde faa hvile ordentlig ud. Jagten havde fulde Bidevindsseil oppe, Bredfokraaen var opskværet og Braserne vel fastgjorte. Raaen hang saaledes paatværs af Jagten. Efter Paaseilingen viste det sig, at Bredfokraaen ikke var det mindste beskadiget, hvorimod Bagbords Forbras var brukket, medens Bagbords Agterbras var ubeskadiget. Dette tyder bestemt paa, at „Cederic" maa være kommet mod Jagten fremomtværs, og at den som Følge deraf i det klare sigtbare Veir ikke vilde have kunnet undgaa at se Jagtens Bagbords Sidelanterne, dersom der var bleven holdt Udkig fra „Cederic", hvilket ikke kan være skeet. Man havde ikke nogen Agterlanterne tændt paa Jagten, da dette ansaaes overflødigt, baade paa Grund af det klare Veir og fordi man agterud i Kahytten havde tændt en stor Lampe med stærkt Lys, der var synlig paa lang Afstand gjennem Skylightet. Jagten laa ved Paaseilingen med Bougen vendt mod Fastlandet omtrent tværs i Leden og uden Kommando, da det var stille. Antagelig 1 Kvarters Tid før Sammenstødet var han gaaet tilkøis, efterat have givet Mandskabet Ordre til at holde god Udkig og paase, at Lanternerne lyste godt, hvad han selv ogsaa overbeviste sig om, forinden han gik ned. Efter Paastødningen kom Jagt „Ingeborg" fra Lofoten,

Skipper Amund Jakobsen hen til „Venus“ og var med sit Mandskab behjælpelig med at lempe Fisk overbord fra Bagbords Side, forat man paa denne Maade skulde faa løftet Jagten paa denne Side og derved hindre, at for meget Vand strømmede ind gjennem det Hul, som var frembragt ved Paaseilingen. Dette Hul laa formentlig i Vandlinjen, uden at han kunde afgjøre, hvor stort det var, eller hvor dybt ned det gik. Der blev ogsaa uopholdelig efter Paaseilingen begyndt med Pumpning. Han anmodede „Cederic“s Kaptein om at slæbe Jagten ind til Land, saa den kunde blive sat paa Grund, men Kapteinen nægtede at gjøre dette og fortsatte at slæbe den sydover Leden og øgede Farten saa betydelig, at Sjøen gik over Bougen og indover Dækket.

Ved Sammenstødet var ombord i Jagten foruden Skipperen 1ste og 2det Vidne under Sjøforklaringen.

1ste Vidne, Hans Antonsen Skauvik, 23 Aar gammel, Sjømand og Fisker, var forhyret med Jagten og skulde i Hyre have $^{1}/_{16}$ Part af Fragten. Vidnet har forklaret sig overensstemmende med Skipperen med følgende Tilføielser forsaavidt angaar det, som havde passeret kort før Sammenstødet, medens Skipperen laa tilkøis. Vidnet observerede paa lang Afstand „Cederic“s grønne Sidelanterne, der ogsaa videre stadig saaes, indtil den var kommet paa ca. 300 Meters Afstand. Antagelig i denne Afstand saa Vidnet første Gang dens Skrog. Derefter svingede „Cederic“, saa begge Sidelanterner saaes, hvorefter den svingede videre, saaat kun den røde Sidelanterne saaes. Derefter svingede den tilbage igjen, saa Vidnet paany saa begge Sidelanterner. Derefter saa Vidnet bare den grønne Sidelanterne. Paa denne Maade forandrede „Cederic“ Kurs flere Gange. Vidnet havde ingen Tanke paa, at der skulde blive noget Sammenstød, forinden „Cederic“ var kommet paa ca. 20 Meters Afstand. Formodentlig maa man i dette Øieblik være bleven opmærksom paa Jagten, idet „Cederic“ satte Kursen nærmere mod Fastlandet, saaledes at dens grønne Sidelanterne blev synlig fra Jagten, kort forinden havde, som anført, begge „Cederic“s Sidelanterner været synlige. Da „Cederic“ var i ca. 20 Meters Afstand, raabte Vidnet, som stod tilrors, 4—5 Gange over til den, at den ikke maatte seile paa Jagten, uden at der kom noget Svar. Da „Cederic“ var kommet paa nævnte Afstand varskuede ogsaa Vidnet Skipper Nygaard om Faren, men Kollisionen indtraf, forinden Skipperen havde faaet Tid til at komme

paa Dækket. Saavidt Vidnet kunde se, gik „Cederic“ med fuld Fart lige til Kollisionsøieblikket, dog er det muligt, at den mindskede Farten, efterat den var kommet paa ca. 20 Meters Afstand. Vidnet saa paa dette Tidspunkt specielt efter, om der var Folk paa „Cederic“s Bak, men ingen var at se. „Cederic“ maatte helt fra det Øieblik af, at dens Skrog blev synligt, have observeret Jagtens Bagbords Lanterne, idet man fra dette Øieblik og indtil Kollisionen fandt Sted hele Tiden havde „Cederic“ forenom tværs. Ligeledes maatte man i hele denne Tid og ogsaa før fra „Cederic“ være bleven opmærksom paa det Lys, som strømmede ud gjennem Skylightet paa Jagtens Kahyt, idet Skylightet hæver sig over Rækken, saaat Lyset derfra er synligt paa lang Afstand endog fra Baad. Vidnet er overbevidst om, at Kollisionen vilde være undgaaet, dersom man ombord i „Cederic“ havde styret tilside, dengang, der blev raabt over fra Jagten — — — — — — —.

Indstævnte har ført 4 Vidner.

3die Kontravidne, Styrmand O. Ranæs har forklaret, at han og 2det Kontravidne Marinelods Myhr før og under Kollisionen var paa Kommandobroen, i Kollisionsøieblikket var Vidnet paa Styrbords Side og Lodsen paa Bagbords Side helt fremme ved Rækken. Ikke noget Øieblik under Vagten havde de været borte fra Broen. Matros Ludvig Sæther var ved Roret og Vidnet saa Matros Haktor Hansen gaa til Udkig paa Bak $^1/_4$ à $^1/_2$ Time før Kollisionen. Haktor Hansen har til Vidnet udtalt, at han var paa Udkig i Kollisionsøieblikket. Vidnet spurgte ham derom, fordi han ikke havde varskuet om, at der var Seiler forud. Naar man tidligere under Vagten havde mødt Fartøier, havde han varskuet derom. Vidnet har ingen Grund til at tro, at han ikke har talt sandt. Før Kollisionen observeredes saavel om Styrbord som om Bagbord Lanterner fra en Flerhed af Seilfartøier i Leden, og man maatte stadig foretage Kursforandringer med „Cederic“ for at gaa klar af dem. Det sidste Fartøi, hvorom blev varslet fra Bak, passeredes 3 à 4 Minutter før Kollisionen. Saavidt Vidnet erindrer var Kursen, før dette Fartøi passeredes, V.S.V. $^1/_2$ V., og Kursen blev for at gaa klar af det forandret til V. t. N. Da „Cederic“ var gaaet klar af det, blev Kursen atter forandret til V.S.V. $^1/_2$ V., denne Kurs holdt „Cederic“ i Kollisionsøieblikket og den var da antagelig holdt i 3—4 Minutter. Vidnet hørte pludselig et Raab omtrent ret forud, og umiddelbart efter saa Vidnet

nogle Seil tæt ved Bougen af „Cederic“. Vidnet kjendte i samme Oieblik, at „Cederic“ var i Berøring med en Gjenstand, som strøg sig langs Skibets Side og senere viste sig at være Jagt „Venus“. Berøringen var saa let, at det var saavidt Vidnet kunde mærke den. Vidnet kunde ikke høre, at noget ved Kollisionen blev brukket, og 1ste Maskinist har til Vidnet udtalt, at han i Maskinrummet ikke mærkede nogen Kollision. Paa „Cederic“ vistes ikke andet end Striber i Malingen. Kollisionen maa derfor have bestaaet i en snærtende Berøring paa „Venus“s Bagbords Side under „Cederic“s Forbipasseren. Hverken før, under eller efter Kollisionen eller under Slæbningen opdagede Vidnet Lys eller Lanterner ombord i „Venus“. Om „Venus“s Sidelanterner havde brændt og været i fuld Orden, vilde man imidlertid fra „Cederic“ ikke kunnet iagttaget dette, da Kollisionen viser, at „Venus“ har ligget omtrent i samme Kurs som „Cederic“. Saavidt Vidnet kan forstaa, var Kollisionsstedet paa Grund af de omliggende Fjeldsider saa mørkt, at man umuligt kunde se en ikke lysførende Gjenstand, før man kom lige ind paa den. Klokken var omtrent $12^{1}/_{2}$. „Cederic“ blev straks efter Kollisionen stoppet, bakket og manøvreret tilbage til Jagten, ligesom der blev gjort klar en Baad ombord i „Cederic“. Kaptein Falch paa „Cederic“ blev varslet af Vidnet straks efter Kollisionen og kom umiddelbart efter paa Dæk. Der kom nu en Baad fra Jagten med Skipper Nygaard langs Siden paa „Cederic“. Kapteinen tilbød efter Samraad med Lods Myhr at slæbe Jagten mod Hevneskjel eller Aunøen. Vidnet hørte ikke Skipper Nygaard eller nogen anden anmode Kapteinen om at tage Jagten paa Siden eller i Brok. Slæbningen paabegyndtes derefter i Retning af Hevneskjel eller Aunøen, og „Cederic“ gik under denne antagelig med ca. 3 Mils Fart. Vidnet stod agterud og iagttog Slæbningen med Natkikkert. Efter Vidnets Mening blev „Venus“ ikke styret under Slæbningen, idet den sommetider skar til Bagbord og sommetider til Styrbord, saa den undertiden kunde være omtrent tværs af „Cederic“. Under Slæbningen mod Hevneskjel sank „Venus“, idet den skar sig under med Styrbord Boug. Vidnet anser det sandsynligt, at Jagten kunde være bjerget, om dens Mandskab straks havde undersøgt Skaden og forsøgt Tætning. Vidnet ved vistnok ikke, hvor stor Skaden var, men han mener, at det var uforsvarligt ikke at undersøge denne med det samme, og dette kan antagelig ikke være gjort, da Lys ikke blev tændt. Vidnet og Lodsen havde sovet

hele Eftermiddagen og før Kollisionen følte Vidnet sig ikke træt, søvnig eller paa nogen Maade overanstrængt — — — — —.

Ved Hovedvidnernes (de under Sjøforklaringen og Thingsvidnerne afhørte Vidners) Prov finder Retten det bevist, at „Venus“s Sidelanterner har brændt før Kollisionen, og at der i Kahytten agterud, hvor Skipper Nygaard var tilkøis, har brændt en Lampe. Paa den anden Side maa Retten efter Styrmand Rones og Lodsens Prov gaa ud fra, at disse ikke har iagttaget noget Lys fra „Venus“. Det er meget som taler for, at „Venus“ og „Cederic“ har havt omtrent samme Kurs i de 3—4 sidste Minutter, efterat „Cederic“ var gaaet klar af sidste Fartøi, hvorom blev varslet fra Bak, isaafald har de ikke kunnet se Sidelanternerne. Mellem Skauviks Raab til „Cederic“ og Kollisionen kan der antagelig ikke være hengaaet mange Øieblikke, Skauvik har under Sjøforklaringen opgivet Afstanden ved Raabene til ca. 20 Minutter, og „Cederic“ gik med 9 Mils Fart. Retten kan efter dette ikke antage, at Kollisionen skyldes feilagtig Manøvre fra „Cederic“s Side.

At „Cederic“ har været indhentende Skib er klart. Skauvik har forklaret, at han første Gang saa den paa lang Afstand. Da „Venus“ ikke fra Hakkebrættet har vist Lanterne eller blusset, har den tilsidesat Sjøveisregelen i § 10 i Plakat $^{16}/_{1}$ 1897. „Venus“ har derfor sin Skyld i Sammenstødet; havde den iagttaget nævnte Regel, vilde Kollisionen sandsynligvis være undgaaet.

Det næste Spørgsmaal er, om Udkigsmanden har været paa Post i Kollisionsøieblikket og den nærmeste Tid forud. Ingen af Kontravidnerne har herom kunnet give bestemt Oplysning, og Udkigsmanden Haktor Hansen er ikke fremstillet som Vidne. Paa den anden Side har Skauvik forklaret, at han, da „Cederic“ og „Venus“ var paa ca. 20 M.s Afstand, specielt saa efter, om der var Folk paa „Cederic“s Bak, men at ingen var at se. Denne Forklaring støttes af Ingebrigtsens Erklæring. Da Bevisbyrden i dette Punkt paahviler „Cederic“, maa Retten — som Oplysningerne foreligger — antage, at Udkigsmanden ikke har været paa Post i Kollisionsøieblikket og den nærmeste Tid forud. Dette maa tilregnes „Cederic“ som en Forsømmelighed, og Retten finder, at Citanterne har tilveiebragt adskilligt Bevis for, at Kollisionen sandsynligvis vilde være undgaaet, om der var bleven holdt ordentlig Udkig fra Bak. „Cederic“ kan derfor ikke fritages for Medskyld i Kollisionen.

„Cederic"s Forhold efter Kollisionen finder Retten forsvarligt. Den finder ogsaa, at Skipper Nygaard og hans Folk har handlet forsvarligt, under Bjergningsforsøget. „Cederic" har efter Kontravidnernes Forklaringer ingen Skade lidt ved Kollisionen, bortseet fra, at Malingen paa en Plade er bleven afskrabet. Som Medskyldig i Kollisionen bør den i Henhold til Regelen i Sjøfartslovens § 220 betale delvis Erstatning; denne bestemmes til en Halvpart af de Værdier, som for Citanterne gik tabt ved Jagtens og dens indehavende Ladnings Forlis, dog ikke over Halvdelen af de af Citanterne krævede Beløb. Da disse Værdiers Størrelse er omstridt, maa de bestemmes ved Skjøn af uvillige Mænd, idet Retten ikke har den fornødne Sagkyndighed til at bedømme de beregnede Fiskepriser og Jagtens Værdi ikke med nogen Sikkerhed kan bestemmes paa Grundlag af de knappe Oplysninger, som for Tiden foreligger, hvad Nygaard selv har betalt for Jagten er saaledes ikke oplyst. Omkostningerne ved dette Skjøn antages at burde bæres af Parterne i Fællesskab. Sagens Omkostninger vil blive at ophæve.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte Dampskibet „Cederic"s Rederi bør betale: 1). Til Citanten H. H. Nygaard Halvdelen af den Værdi, hvortil den ham tilhørende forliste Jagt „Venus" ansættes ved Skjøn af uvillige Mænd, dog ikke over Kr. 2150,00 — to Tusinde et Hundrede og femti Kroner med 4 — fire — Procent aarlige Renter deraf fra 19 December 1904 til Betaling sker; 2). Til Citanten Albert Hovde Halvdelen af den Værdi, hvortil den ham tilhørende Andel af Jagtens forliste Ladning ansættes ved samme Skjøn, dog ikke over Kr. 8650,00 — otte Tusinde seks Hundrede og femti Kroner med 4 — fire — Procent aarlige Renter deraf fra 19 December 1904 til Betaling sker; samt 3). Til Citanten L. M. Egholm Halvdelen af den Værdi, hvortil den ham tilhørende Andel af Jagtens forliste Ladning ansættes ved samme Skjøn dog ikke over Kr. 2720,00 — to Tusinde syv Hundrede og tyve Kroner med 4 — fire — Procent aarlige Renter deraf fra 19 December 1904 til Betaling sker.

Skjønnet optages paa begge Parters fælles Bekostning.

Sagens Omkostninger ophæves.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Riddervold Smith.

Enig:

J. Matzow. *Dyre Halse.*

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

udgivet af

Bestyrer i Nordisk Skibsrederforening

J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind,* Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph,* Kjøbenhavn.

No. 7	**Aargang VIII**	**1907.**

18.

Sø- og Handelsretten i København, den 17 April 1907.

Kaptajn Smith, Fører af Skonnert „Anna" af Marstal

(Højesteretssagfører Asmussen)

mod

Grosserer I R. B. Lefolii

(Overretssagfører Thamsen).

I et Islands-Certeparti er Fragten fastsat til 45 Kroner pr. Reg. Ton Netto, hvis Skibet expederes fra Island senest den 15 August og til 50 Kroner, hvis det expederes senest den 15 August. Det expederedes derfra den 20 August, men Befragteren vil kun betale den for Expedition senest den 31 Juli fastsatte Fragt af 40 Kroner, fordi Skibet først var ankommet til Island den 6 August, og Certepartiet formentlig forudsatte, at der altid skulde tilkomme Befragteren 14 Dage for Expedition uden særligt Vederlag eller Fragtforhøielse. Befragteren dømmes til Betaling af 50 Kroner pr. Ton.

Den 9 Juni 1906 befragtede Indstævnte Grosserer I. R. B. Lefolii Skonnert „Anna" af Marstal, ført af Citanten Kaptajn Schmidt, til, efterat have losset i Lohals, hvor Skibet da laa, at gaa i Ballast til Leith og derfra med Last til Orebak paa Island for der at være til Befragterens Raadighed til Tilbagerejse til en

eller flere i Certepartiet angivne Havne. Skibet havde en Drægtighed af ca. $77^1/_2$ Ton Netto og Fragten var i Certepartiets § 5 navnlig bestemt saaledes, at Befragteren skulde betale som Hovedfragt for hver Netto Register Ton in full

Kr. 40 hvis Skibet expederes fra Island senest den 31 Juli 1906.

Kr. 45 hvis Skibet expederes fra Island senest den 15 August 1906.

Kr. 50 hvis Skibet expederes fra Island senest den 31 August 1906.

I § 2 bestemmes: „Skulde Skibet ankomme til Island efter 17 Juli d. A., skal der i ethvert Tilfælde tilkomme Befragteren 14 er fjorten løbende Dage til Skibets Expedition paa Island“ og i § 6: „Dersom Skibets Expedition paa Island og Udlosningen paa sidste Losseplads ikke tilendebringes i de foranbestemte Tider. betaler Befragteren tilligemed Fragten Kr. 35 for hver overskydende Dag“.

Skibet afsejlede nu fra Lohals til Leith den 20 Juni 1906 og ankom herfra til Ørebak den 6 August. blev udlosset paany. færdiglastet og afsejlede til Europa den 20 August. Efter tilendebragt Rejse opstod der Tvist om Fragtens Beregning, idet Indstævnte kun beregnede den efter 40 Kr. pr. Ton, medens Citanten paastod den beregnet med 50 Kr.

Citanten har derpaa ved Stævning af 20 Februar d. A. indtalt Differencebeløbet: 10 Kr. pr. Ton eller, naar Skibets Drægtighed ansættes til 77,48 Netto Register Ton. med 774 Kr. 80 Øre med Renter 5 % p. a. fra Stævningens Dato og Sagens Omkostninger, idet han mener, at Certepartiets Bestemmelser klart hjemler denne hans Paastand.

Indstævnte, der principalt har paastaaet sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger, har til Støtte herfor hævdet, at Bestemmelsen i Certepartiets § 5 — set i Sammenhæng med § 2 — maa fortolkes derhen. at Bestemmelsen kun var gyldig efter sin Ordlyd for det Tilfælde, at Skibet ankom til Island senest 14 Dage før den 31 Juli 1906, altsaa senest den 17 Juli. Det skulde med andre Ord kun være Meningen med de forskellige forhøjede Fragtsatser i § 5 at give Skibet Vederlag for en eventuel Forlængelse af Liggedagene paa Island, saaledes at der, naar Skibet ankom til Island efter den 17 Juli, hvor sent det end maatte være, altid skulde tilkomme Befragteren 14 Dage uden særligt Vederlag. og uden at Fragten forhøjedes. og først naar disse 14 Dage over-

skredes, skulde de forhøjede Rater indtræde; da nu Befragteren i dette Tilfælde har overholdt en Expeditionstid af 14 Dage, skulde der kun kunne blive Tale om at beregne Fragten med 40 Kr. pr. Ton. Indstævnte har i denne Forbindelse gjort gældende, at Kaptajnen paa „Anna" ikke har fremskyndet Rejsen saa meget, som han burde, hans Besætning ombord var for faatallig og som en Følge deraf Sejlføringen ikke tilstrækkelig.

Subsidiært har Indstævnte nedlagt Paastand paa, at Fragten i hvert Fald kun beregnes efter 45 Kr. pr. Ton, idet han i hvert Fald mener at have Ret til at fraregne de 14 Dage, der efter § 2 tilkommer Befragteren til Expeditionen paa Island, og saaledes at være berettiget til ved Fragtberegningen at gaa ud fra den 6 ikke den 20 August. I det Beløb af 387 Kr. 40 Øre, der herefter vilde tilkomme Citanten, har Indstævnte dog paastaaet fradraget et Beløb af 121 Kr. 95 Øre som Erstatning for, at Skibet har sejlet med noget mindre Last end forudsat ved Certepartiets Oprettelse.

Skønt nu Certepartiets forannævnte Bestemmelser paa flere Punkter kunne — hvad begge Parter ere enige om — give Anledning til Uklarhed, findes der dog ikke at være tilstrækkelig Grund til at undergive den i og for sig klare Bestemmelse i § 5 den af Indstævnte hævdede indskrænkende Fortolkning. Saaledes som Bestemmelserne ere affattede (og saaledes som de ere opstaaede ved Ændringer i en trykt Blanket, hvis §§ 2 og 6 øjensynlig har været bestemt til at indeholde Liggedagsbestemmelser, § 5 Fragtbestemmelser) findes § 5 at maatte forstaas som fastsættende forskellige Fragtrater efter Reisens forskellige Varighed uden Hensyn til, hvor stor en Del af Tiden der er hengaaet under Opholdet paa Island, medens §§ 2 og 6 navnlig har Hensyn til den Overliggedagsgodtgørelse, der yderligere kunde tilkomme Bortfragteren.

At Citanten har gjort sig skyldig i Forhaling af Rejsen, eller at han er Skyld i, at Skibet mulig har faaet mindre Last end paaregnet, er ikke godtgjort, og Indstævnte vil saaledes ikke kunne undgaa at dømmes efter Citantens Paastand, saaledes at Sagens Omkostninger findes at burde bestemmes til 100 Kr.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

Indstævnte Grosserer I. R. B. Lefolii bør inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse til Citanten Kaptajn Schmidt.

Fører af Skonnert „Anna" af Marstal betale 774 Kr. 80 Øre med Renter 5 % p. a. fra den 20 Februar d. A. til Betaling sker og denne Sags Omkostninger med 100 Kr.

At efterkommes under Adfærd efter Loven.

I. Koch.

C. A. Jørgensen. V. Larsen. Ernst Brandt. J. Krüger.

19.

Overretten i Viborg den 15 April 1907.

Gæstgiver L. C. Madsen i Nykøbing paa Mors
(Overretssagfører Jørgensen. Viborg)

mod

Sejl-, Flag- og Kompasmager A. H. Jepmond i Aalborg

En Reder dømmes til at betale et paa Skipperens Bestilling leveret Seil, skjønt Rederen først fem Aar senere af Leverandøren blev underrettet om Fordringen, idet Retten anser Rederens Forpligtelse (trods Forældelsesbestemmelsen i *Sølovens § 283?)* begrundet, dels ved at Leverandøren var holdt hen ved Løfter om Betaling, dels at bemeldte Seil var erhvervet som et Aktiv for Rederiet.

Under nærværende Sag har Indstævnte, Seil-, Flag- og Kompasmager A. H. Jepmond i Aalborg, i 1ste Instans ved en Søret søgt Citanten, Gæstgiver L. C. Madsen i Nykøbing paa Mors, til Betaling af 197 Kr. 34 Øre, som Citanten skal være Indstævnte skyldig til Rest for et Storsejl, leveret til Jagten „Cort", tillige med Renter af Beløbet 5 % p. a. fra Søretsstævningens Dato, den 13 September 1905, indtil Betaling sker. Til Dokumentation af dette Krav fremlagde Indstævnte en den 23 Oktober 1901 dateret

til „Skibsfører B. Paulsen af Nykøbing, Morsø“ stilet Regning af saalydende Indhold:

1900	Til Jagt „Cort“ af Nykøbing leveret		
Juli	An Et nyt Storsejl ifølge Regning. . . .	Kr.	324.50
„ 30	Pr. Contant	„	162.25
	Igen	Kr.	162.25
1901			
Juli 30	An Et Aars Renter 4 % af 162 Kr. 25 Øre	Kr.	6.49
	Ialt	Kr.	168.74
1905			
Juli 30	An Renter fra 30 Juli 1901 til 30 Juli 1905	Kr.	28.60
		Kr.	197.34

hvilken Regning derhos er forsynet med saalydende, udaterede Paategning:

„Regningens Rigtighed attesteres

B. Paulsen.

Fører af Jagt „Cort“.

Citanten paastod sig derimod frifunden for Indstævntes Tiltale, hvorhos han subsidiært, idet han protesterede mod at betale de paa den fremlagte Regning opførte Renter til samlet Beløb 35 Kr. 09 Øre, paastod sig frifunden mod at betale 162 Kr. 25 Øre. Idet det ved Søretsdommen er antaget, at Indstævnte ikke har haft Hjemmel til at beregne sig det nysnævnte Rentebeløb, men at Citanten iøvrigt hæfter for Regningens Restpaalydende, er Citanten ved Dommen tilpligtet at betale Indstævnte 162 Kr. 25 Øre med Renter heraf som paastaaet. Sagen er nu af Citanten indanket her for Retten, hvor han har gentaget sin i 1ste Instans nedlagte Paastand om fuldstændig Frifindelse for Indstævntes Tiltale. Indstævnte har ikke givet Møde for Overretten.

Det maa ansees in confesso under Sagen, at Indstævnte, som det maa antages den 30 Juli 1900 — paa hvilket Tidspunkt Citanten var Ejer og Rheder af Jagten „Cort“ — efter Bestilling af fornævnte Skipper B. Paulsen som Fører af bemeldte Jagt, der er hjemmehørende i Nykøbing paa Mors, medens den paa en Rejse henlaa i Aalborg, har til Anvendelse paa Skibet i Anledning af dets Benyttelse til Fiskeri leveret et Storsejl til den paa den fremlagte Regning anførte Pris af 324 Kr. 50 Øre, af hvilket Beløb Paulsen straks betalte Halvdelen eller 162 Kr. 25 Øre kontant.

Ligesom det nu ikke mod Indstævntes Benægtelse kan af Citanten ansees godtgjort, at Paulsen, som Citanten har villet gøre gældende, i sin Tid anskaffede Sejlet for egen Regning, eller at han ved Købet tilkendegav Indstævnte saadant, i hvilken Henseende intet afgørende vil kunne udledes af en af Paulsen under Sagen afgiven Vidneforklaring, saaledes er der ej heller af Citanten tilvejebragt Oplysninger, hvorefter det vilde kunne antages, at Paulsen, som af Citanten yderligere paaberaabt, men af Indstævnte bestridt, har savnet Bemyndigelse til paa Citantens Vegne at anskaffe det ommeldte Sejl, hvorved bemærkes, at det end ikke af Citanten er assereret, at han har gjort nogen Indskrænkning i den Paulsen i Henhold til Sølovens § 48 tilkommende Beføjelse til med bindende Virkning for Citanten som Ejer og Rheder at træffe Dispositioner med Hensyn til Skibets Udrustning. Ej heller vil der, som af Citanten forment, kunne lægges nogen videre Vægt paa den Omstændighed, at den fremlagte Regning er stilet til Paulsen, idet tværtimod den Omstændighed, at denne — som det maa forudsættes paa Instævntes Foranledning — har forsynet Regningen med Attestation om dens Rigtighed, nærmest tyder paa, at Indstævnte er gaaet ud fra, at ikke Paulsen men Rhederiet hæftede for den ikke betalte Del af Købesummen for Sejlet. Og vel maa det som ikke af Indstævnte bestridt anses som uomtvistet, at Indstævnte mange Gange har krævet Paulsen for sit Resttilgodehavende, og endog en Gang i den Anledning har ladet Skibet standse, samt at Indstævnte har ladet hengaa 5 Aar inden han underrettede Citanten om sit Krav, men der vil dog ikke kunne tillægges disse Omstændigheder nogen afgørende Betydning, idet det af Indstævnte uimodsagt er anført, at han blev holdt hen med Løfter, medens han paa den anden Side uden Modsigelse har hævdet, at Sejlet er kommet Rhederiet tilgode.

Idet der herefter maa gaas ud fra, at bemeldte Sejl er bleven erhvervet som et Aktiv for Rederiet, og at dette derfor maa være pligtig at betale samme, maa det billiges, at Citanten, der ikke har fremsat nogen Indsigelse mod Størrelsen af den for Sejlet beregnede Købesum af 324 Kr. 50 Øre, ved Søretsdommen er tilpligtet at betale den ikke betalte Halvdel af samme, eller 162 Kr. 25 Øre, tillige med Renter heraf som paastaaet. Idet der derhos efter Sagens processuelle Stilling for Overretten ikke her for Retten bliver Spørgsmaal om, hvorvidt Indstævnte overfor Citanten har Krav paa det af ham som Renter af sit Tilgodehavende for Tiden forud for Forligsklagen beregnede Beløb, vil Søretsdommen, ved hvilken

Processens Omkostninger i 1ste Instans ere ophævede, saaledes være at stadfæste.

Efter dette Udfald af Sagen, samt da Indstævnte, som meldt, ikke har givet Møde for Overretten, bliver der ikke Spørgsmaal om Tilkendelse af Procesomkostninger sammesteds.

Thi kendes for Ret:

Søretsdommen bør ved Magt at stande.

Det Idømte udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

20.

Overretten i København, den 18 Marts 1907.

Rhederiet for Barken „Claudia“ af Marstal ved den bestyrende Rheder H. A. Grube sammesteds

(Overretssagfører Chr. Holm)

mod

fhv. Styrmand, nu Rorsbetjent Kristian Hansen Borch af Hals

(Overretssagfører Klubien).

En af den danske Konsul i Maracaibo afsagt Kjendelse, hvorefter en Styrmand afskediges ifølge gjensidig Overenskomst og med Hyre til Afmønstringsdagen, indbringes af Styrmanden for Retten i Medfør af *Sølovens § 104* Styrmanden tilkjendes Hyre og Erstatning ifølge *Sølovens § 92*, idet han antoges at være afskediget uden Grund.

Under nærværende fra Ærø Herreds Søret her for Retten indankede Sag paastod i 1ste Instans Appelindstævnte fhv. Styrmand, nu Rorsbetjent Kristian Hansen Borch af Hals, under Anbringende af, at han, som var forhyret som 1ste Styrmand paa Barken „Claudia“ af Marstal for en Rejse fra Hamborg til Maracaibo og tilbage, den 19 December 1903 ifølge Kendelse af den

danske Konsul i Maracaibo uden lovlig Grund var bleven afskediget fra sin Tjeneste med Hyre til Afskedigelsesdagen. Appellanterne Rhederiet for den nævnte Bark ved sammes bestyrende Rheder H. A. Grube i Marstal tilpligtede at betale ham 500 Kr., som de skulde skylde ham, nemlig 1) en Maaneds Hyre 100 Kr., 2) Hyre for den Tid, det vilde tage at rejse fra Maracaibo til Forhyringsstedet Hamborg beregnet til ca. 1 Maaned 100 Kr., og 3) Bekostningen af Rejsen tilbage til Hamborg med Underhold 300 Kr., tilligemed Renter af det fordrede Beløb 5 % p. a. fra Klagens Dato den 16 December 1904 og Sagens Omkostninger. Appellanterne, der principalt paastod Sagen afvist og sig tillagt Kost og Tæring og subsidiært procederede til Frifindelse med Tillæg af Sagens Omkostninger, bleve ved ovennævnte Rets Dom tilpligtede at betale 480 Kr. — nemlig de ovennævnte under 1 og 3 opførte Beløb og af det under 2 opførte Beløb 80 Kr. — med Renter heraf som paastaaet, hvorhos Sagens Omkostninger ophævedes. Her for Retten have Appellanterne gjentaget deres for Underretten nedlagte Afvisningspaastand og i Realiteten principalt procederet til Frifindelse, hvorhos de have nedlagt flere subsidiære Paastande, medens Appelindstævnte har paastaaet Underretsdommen stadfæstet, dog at han er gaaet ind paa, at et Beløb af 26 Dollars eller 74 Kr. 88 Øre, som ovennævnte Konsul har udlagt for ham for Hotelophold i Maracaibo, og som Appellanterne have refunderet Konsulen, maa fragaa i det ham ved Underretten tilkendte Beløb. Han har derhos paastaaet sig tillagt Sagens Omkostninger for Overretten.

Forsaavidt Appellanterne her for Retten have støttet deres Paastand om Sagens Afvisning derpaa, at Sagen først skal være indbragt for Retten efter Udløbet af den i Sølovens § 104 satte Frist, vil der ikke mod Appelindstævntes Protest kunne tages Hensyn til denne ikke i første Instans fremsatte Indsigelse. Og da der heller ikke kan gives Appellanterne Medhold i, at den afsagte Kendelse er at opfatte som et mellem Appelindstævnte og Skibsføreren indgaaet Forlig eller i, at Sagen i Medfør af Lov Nr. 35 af 15 Februar 1895 og Tillægsinstrux Nr. 180 af 1 September s. A. burde have været anlagt i 1ste Instans ved nærværende Ret, vil Appellanternes herpaa støttede Afvisningspaastand ikke kunne tages til Følge.

Som det fremgaar af Sagen, henvendte Appelindstævnte sig ved „Claudia"s Ankomst til Maracaibo den 17 December 1903 til den danske Konsul dersteds med Anmodning om at indføre i Kon-

sulatets Protokol, at han forlangte sin Afskedigelse paa Grund af slet Behandling fra vedkommende Skibsførers Side. Efterat Skibsføreren — C. J. Simonsen — paa Foranledning heraf for Konsulen havde opgivet, at han ikke havde noget imod at afskedige Appelindstævnte, dog kun i Henhold til gensidig Overenskomst med Hyre til Afskedigelsesdagen, erklærede Appelindstævnte, at han ikke vilde gaa ind paa nogen anden Afskedigelse end af ham forlangt, og Konsulen skred derefter paa Appelindstævntes Opfordring til en Afhøring af Skibets Mandskab, hvilken Afhøring Appelindstævnte iøvrigt ikke ses at have haft Lejlighed til at overvære, hvorpaa Konsulen den 19 samme Maaned afsagde en Kendelse, hvori det, efterat Appellantens Begæring om Afskedigelse er forkastet, hedder, at Konsulatet, da saavel Skibsføreren som Styrmanden ønsker Forholdet hævet paa Grund af deres indbyrdes permanente Strid, intet har at indvende imod, at Afmønstring finder Sted ifølge gensidig Overenskomst og med Hyre til Afmønstringsdagen. Det tilføjes derhos: „Det tilkendegives herved Fører C. J. Simonsen og 1ste Styrmand K. H. Borch, at det i Henhold til Sølovens §§ 100 og 104 staar dem frit for at indanke denne Kendelse for de danske Domstole". Efter forudgaaet Tilsigelse mødte derpaa samme Dag saavel Skibsføreren som Appelindstævnte „for" — som det hedder i en Tilførsel til Konsulatets Protokol — „at modtage Notifikation af den af Konsulatet afgivne Kendelse i den mellem dem bestaaende Tvist, hvilket bevidnes med deres Underskrifter". Baade Appelindstævnte og Simonsen have derefter underskrevet med deres Navne i Protokollen, Simonsen afleverede derhos Appelindstævntes Afregningsbog paa Konsulatet og indbetalte til dette hans tilgodehavende Hyre til 19 December. Da Skibsføreren senere samme Dag meddelte Konsulatet, at Appelindstævnte ikke vilde forlade Skibet, og anmodede Konsulen om at være ham behjælpelig med at faa Appelindstævnte fjernet herfra, begav Konsulen sig ledsaget af Politi ombord paa Skibet, hvor han efter en længere Vægring fra Appelindstævntes Side og efter at have truet med at benytte Politiets Hjælp sluttelig bevægede Appelindstævnte til at forlade Skibet. Nogle Dage efter mødte Appelindstævnte paa Konsulatet og fik udbetalt Hyre til 19 December mod Kvittering paa en Afregningsblanket, der bl. andet indeholder en trykt Erkendelse af, at Afregningen er rigtig.

Til Støtte for deres Paastand om Frifindelse have Appellanterne anført, at, da Appelindstævnte sammen med Skibsføreren

har underskrevet Kendelsen og ikke ved Afmønstringen har taget noget Forbehold, men givet sin Kvittering med Hensyn til sin Afregning, har han accepteret Afskedigelsen overensstemmende med Kendelsen, altsaa med Hyre til Afmønstringsdagen. Heri kan der imidlertid ikke gives Appellanterne Medhold, idet Appelindstævnte, der forinden Kendelsens Afsigelse findes tilstrækkeligt bestemt at have protesteret mod Afskedigelse paa andre Vilkaar end af ham forlangt, har havt Føje til i Overensstemmelse med Kendelsens Tilkendegivelse om Adgang for ham til Indankning i Henhold til Sølovens §§ 100 og 104 for danske Domstole at anse Kendelsen som en saadan for ham foreløbig bindende Afgørelse, der omhandles i de citerede §§, saa at hans Underskrift paa Afregningen kun har været at anse som en Kvittering for Modtagelsen af det der ommeldte Beløb.

Idet det fremdeles ikke findes at kunne betvivles, at Skibsførerens Forhold med at begære Konsulens Assistance til at faa Appelindstævnte fjernet fra Skibet maa betragtes som en Afskedigelse af Appelindstævnte, og idet det ikke ved det oplyste er godtgjort, at Skibsføreren i Appelindstævntes Forhold ved den nævnte eller tidligere Lejligheder har haft tilstrækkelig Føje til saadan Afskedigelse, findes Appelindstævnte som den, der uden lovlig Grund og uden særlig Hjemmel i Hyrekontrakten er bleven afskediget, i Medfør af Sølovens § 92 at have Krav paa den der ommeldte Hyre- og Rejsegodtgørelse. Med Hensyn til Størrelsen af det Appelindstævnte i saa Henseende tilkommende Beløb er der her for Retten alene Tvist om, hvorvidt der tilkommer ham de ham ved Underretsdommen tilkendtes 300 Kr. i Bekostninger for Rejsen tilbage til Hamborg med Underhold. Og da det efter det Oplyste ikke skønnes, at Appelindstævnte har beregnet sine Rejseomkostninger for højt, samt idet der ikke vil kunne tages Hensyn til Appelanternes først her for Retten fremsatte Paastand om Fradrag af forskellige Beløb udover, hvad Appelindstævnte har indrømmet, vil dennes Paastand være at tage til Følge, saaledes at der tilkendes ham det ved Underretsdommen tilkendte Beløb med Fradrag af de ovennævnte 74 Kr. 88 Øre eller 405 Kr. 12 Øre med Renter heraf som paastaaet og Sagens Omkostninger for Overretten med 80 Kr., medens det med Hensyn til Sagens Omkostninger for Søretten maa have sit Forblivende ved den indankede Dom.

Stempelovertrædelse foreligger ikke for Overretten.

Thi kendes for Ret:

Appellanterne Rhederiet for Barken „Claudia" af Marstal ved den bestyrende Rheder H. A. Grube sammesteds bør til Appelindstævnte fhv. Styrmand, nu Rorsbetjent Kristian Hansen Borch af Hals betale 405 Kr. 12 Øre, med Renter heraf 5 % p. a. fra 16 December 1904, til Betaling sker, og Sagens Omkosninger for Overretten med 80 Kr.

I Henseende til Sagens Omkostninger for Søretten bør Søretsdommen ved Magt at stande.

Det Idømte at udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

21.

Christiania Sjøret, den 27 Marts 1907.

Joh. Wesmann
(Advokat Gustav Blom)
mod
Aktieselskabet Tønsberghus ved Firmaet Pedersen & Bugge
(Advokat Schiander. Advokat J. Ramm).

En Indsigelse af Rederiet mod at betale Præmie for en af Citanten som Agent for engelske Assurandører tegnet Forsikring mod Krigsrisiko, fordi Policen ikke fremkom i betimelig Tid, og Risikoen imidlertid var væsentlig formindsket paa Grund af Slaget i Tsushimastrædet, forkastes af Retten, idet den i Overensstemmelse med engelske Kutyme udfærdigede Slip antoges at være bindende for Assurandøren.

Ved Sjøretsstævning af 14 December 1905 har Generalagent Joh. Wesmann anlagt nærværende Sag mod Aktieselskabet Tønsberghus. I Stævningen gives følgende Sagsfremstilling:

„Under 19 Mai d. A. afsluttede Generalagent Joh. Wesmann en Krigsforsikring pr. Dampskib „Pollux“ tilhørende Aktieselskabet „Tønsberghus“ disponeret af Firmaet Pedersen & Bugge, Tønsberg, for en aftalt Præmie . . . . £ 1050-0-0
- Stempel paa Policerne . . . . „ 2-11-9

£ 1052-11-9

Da forsikrede „Pollux“ Rederi under forskjellige Foregivender har vægret sig ved at staa ved Forsikringen og betale Præmien (desuagtet har Rederiet ved sin Advokat beholdt Policerne) stævner jeg herved paa Vegne af Hr. Joh. Wesmann Aktieselskabet Tønsberghus ved Firmaet Pedersen & Bugge, for hvilket Høiesteretsadvokat Schiander vedtager Forum og Varsel, til Kristiania Sjøret til Tid og Sted, som her paategnet berammes, forat Forligsmægling kan prøves og for i Mangel af Forlig at se Dokumenter og Bevis-

ligheder irettelagte, overvære ethvert tjenligt Rettergangsskridt og modtage Dom til Betaling

af	£	1050- 0-0
+ Stempel	„	2-11-9
	£	1052-11-9
med Fradrag af 5 % Renter (?) til Rederiet . . .	„	49-17-6
	= £	1002-14-3
à 18/19	Kr.	18 239.34

med lovlige Renter og Processens Omkostninger".

Efterat der inden Retten forgjæves var anstillet Forligsmægling, indlod Citanten Sagen til Dom med Paastand efter Stævningen.

Indstævnte paastod sig frifunden og tilkjendt Procesomkostninger.

Det bemerkes, at Citanten ved Forhandlingerne om Krigsforsikringen optraadte som Mellemmand og som Repræsentant for sin engelske Forbindelse Choisy & Simson, der igjen forhandlede med de engelske Assurandører. Choisy & Simson har selv maattet betale Forsikringspræmien og har under en Paralelsag (Sjøretssag No. 130/05) sagsøgt Wesmann til Refusion af samme. Under nævnte Paralelsag har Wesmann adciteret A/s Tønsberghus og i nærværende Sag Choisy & Simson, forat de hver for sig skal varetage sit Tarv i de respektive Sager.

Sammenhængen sees at være den, at Citanten efter endel forudgaaende Forhandlinger den 19 Mai 1905 sendte Indstævnte følgende Telegram:

„Pollux. London telegraferer $2^1/_2$ impossible. Have covered 20 000 three for 3 months or $5^1/_4$ six months. No company belligerent fleets subject immediate reply." og samme Dag modtog følgende Svartelegram:

„Pollux accepterer Krigsassurance 20 000 Pounds 6 Maaneder $5^1/_4$ %".

I Skrivelse af 20 Mai 1905 (Dok. 3 ad 2) til Indstævnte bekræfter Citanten denne Telegramvexel og stadfæster, „at D/s Pollux er krigsresikodækket for £ 20 000 for 6 Maaneder fra 19 ds. til $5^1/_4$ % og vil Police blive Dem tilstillet saasnart denne kommer mig ihænde".

I Skrivelse af s. D. til Choisy & Simson bekræfter Citanten

ligeledes Forsikringen og anmoder om, at Policerne maa blive udfærdiget til Indstævntes Ordre (Dok. 4 ad 12).

I Skrivelse af s. D. til Citanten bekræfter Choisy & Simson paa sin Side ligeledes Forsikringen og tillægger, at de afventer Citantens Instruktioner vedkommende Policen (Dok. 5 ad 12).

Den 2 Juni 1905 telegraferede Indstævnte, som angivelig i Mellemtiden flere Gange forgjæves havde purret Citanten efter Policen, til Citanten saaledes;

„Pollux. Da ingen Assurancepolice endnu efter 13 Dages Forløb er ankommet, anser jeg Assurancen annuleret“.

— hvorpaa Citanten samme Dag sendte følgende Svartelegram:

„Krigspolicen kan ei annuleres. Denne i Orden 19 Mai Henhold Deres Telegrafaccept“.

I Skrivelse til Indstævnte af samme Dato (Dok. 4 ad 3) bekræfter Citanten Telegramvexlen og tillægger, at Policerne antagelig vil være her Lørdag eller Mandag og da strax vil blive tilstillet Indstævnte.

Indstævnte fastholder Annullationen i Skrivelse af 3 Juni 1905 (Dok. 7 ad 2) hvorefter Citanten den 7 Juni oversender 3 Policer (Dok. 6 ad 3).

Indstævnte gjør nu ligeoverfor Søgsmaalet gjældende den Indsigelse, at han maa kunne annullere Policerne, fordi disse først kom ham ihænde efter en uforholdsmæssig lang Tid; og fremholder i denne Forbindelse, at Omstændighederne i den forløbne Tid var bleven ganske væsentlig forandret. Den 27 og 28 Mai 1905 udkjæmpedes nemlig Sjøslaget i Tsushimastrædet, hvorunder den russiske Flaade tilintetgjordes eller sloges paa Flugt. Som Følge heraf sank Krigspræmien voldsomt.

Denne Indsigelse kan dog ikke gives Medhold. Det er efter de foreliggende Oplysninger fuldt paa det rene, at de engelske Assurandører overensstemmende med Koutume i de engelske Assurancekredse havde tegnet sine Initialer paa den af Choisy & Simson udfærdigede Slutseddel („Slip“ — se Dok. 1 ad 6), og at Aftalen om Assurancen dermed og med Indstævntes Telegrafaccept efter engelsk Koutume da var at betragte som værende i fuld Orden. Assurancepolicerne blev derefter udfærdigede og underskrevne af vedkommende Assurandører. At der medgik nogle Dage hertil forklares let deraf, at Choisy & Simson først maatte afvente Citantens Meddelelse om, til hvem Policerne skulde stiles, samt at der derefter skulde erhverves Underskrift fra et stort Antal (ialt 18) Assurandører. Der er ialfald ikke oplyst noget om at der i nærværende Tilfælde

er fremgaaet anderledes end almindelig Forretningsskik i England tilsiger, og da maa Indstævnte fremdeles være bunden. Vistnok synes det at være uklart, i hvilken Udstrækning den saakaldte „Slip" medfører retsgyldig Forpligtelse, idet denne — af Hensyn til den engelske Stempellovgivning — synes at være afhængig af, at der senere udfærdiges en behørig stemplet Police. Men naar Policen in casu faktisk bliver udfærdiget, kan Indstævntes Forpligtelse til at udrede Forsikringspræmien neppe være tvilsom. Der foreligger heller ikke noget, som skulde antyde, at de engelske Assurandører skulde have villet trække sig tilbage fra de ved Assuranceaftalen paatagne Forpligtelser. At Indstævnte paa sin Side efter den forandrede Situation ikke længere havde nogen Interesse af at vedstaa Assurancen og kunde have faaet tegnet saadan til lavere Præmie, kan ikke gjøre Annullationen berettiget.

Dernæst gjør Indstævnte gjældende, at Policerne ikke var kontraktsmæssige, idet de forbød Skibet at fare paa sibiriske Havne, saalænge disse var besat af Russerne. Indstævnte mener, at da denne Indskrænkning ikke var nævnt i Telegramvexlingen den 19 Mai 1905, kan han ikke behøve at finde sig i den. Herimod oplyser imidlertid Citanten, at han med Skrivelse af 12 Mai 1905 (Dok. 1 ad 2) oversendte til Indstævnte en Kopi af Krigspolice pr. D/s Ragnar (Dok. 2 ad 2), og at Meningen hermed var, at denne Policekopi skulde tjene som Mønsterpolice. I Kopien var medtaget den Indskrænkning, som Indstævnte nu anker over.

Retten maa ogsaa give Citanten Medhold i, at Oversendelsen af Policekopien ikke godt kan have havt nogen anden Hensigt end at give Indstævnte Anledning til at gjøre sig bekjendt med paa hvilke Betingelser den paatænkte Krigsforsikring kunde erholdes dækket. Indstævnte maatte derfor være fuldt forberedt paa, at den eventuelle Police indeholdt de samme Indskrænkninger som den modtagne Kopi. Ogsaa denne Indsigelse vil derfor være at forkaste.

I Henhold til det anførte vil Citantens Paastand være at tage tilfølge. Ved Ansættelsen af Sagsomkostningerne antages at burde tages Hensyn til det Omkostningsansvar, som Indstævnte ved sin uberettigede Annullation har paaført Citanten i Forholdet til Choisy & Simson. Omkostningerne ansættes til Kr. 500.00.

T h i k j e n d e s f o r R e t:

Indstævnte Aktieselskabet „Tønsberghus" ved Firmaet Pedersen & Bugge, Tønsberg, bør til Citanten Generalagent Joh.

Wesmann betale det paasøgte Beløb Kr. 18 239,34 — atten Tusinde to Hundrede treti ni Kroner tretti fire Øre — med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra den 14 December 1905. til Betaling sker, samt 500 — fem Hundrede — Kroner i Sagsomkostninger.

Det Idømte at udredes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

23—3—1907. *M. C. Backer.*

Enig.

26—3—1907. *Carl Hansen.*

Ligesaa.

Anton Poulsson.

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret; hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

udgivet af

Bestyrer i Nordisk Skibsrederforening

J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm,
og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 8-9	Aargang VIII	1907.

22.

Norges Høiesteret, den 24 April 1907.

S. Svensson

(Advokat Rasch)

mod

Konsul J. H. Christiansen

(Advokat Harbitz).

En Interessent i Den Østlandske Skibsassuranceforening, Tønsberg, sagsøger Direktionen til Erstatning for Tab forvoldt ham som Interessent ved omfattende Besvigelser af Foreningens Kontorchef. Ved Høiesterets Dom ansees Direktionen ansvarlig i saadant Omfang som de stedfundne Besvigelser og det derved for Foreningens Interessenter opstaaede Tab maatte antages at kunne have været forebygget, om Direktionen, som det var dens Pligt, havde ført Kontrol med, at Foreningens regnskabsførte Kassebeholdning virkelig forefandtes.

Den Omstændighed, at Generalforsamlingen har givet Decharge for et Regnskab, kan ikke befri Direktionen for dette Ansvar, fordi saadan Decharge ikke kan antages at virke befriende overfor Forhold, som netop staar i Strid med Regnskabet.

Direktionen har ingen Forpligtelse til at føre Kontrol med, at Revisorerne opfylder sine Pligter med Hensyn til Revision af Regnskaberne, og Direktionen er derfor heller ikke ansvarlig for saadanne Besvigelser, der maa antages alene at have været muliggjort ved Revisionens Forsømmelse af sine Pligter.

Assessor *Hagerup Bull:* Med Hensyn til nærværende Sags faktiske Omstændigheder kan jeg i det Væsentlige henvise til Præmisserne til den af Byfogden i Tønsberg under 22 Oktober 1901 afsagte Dom, hvorved Konsul Christiansen blev frifunden for S. Svenssons Tiltale i Sagen under Ophævelse af Sagens Omkostninger.

Denne Dom blev af Svensson paaanket til Kristiania Overret, der imidlertid under 31 August 1903 stadfæstede Underretsdommen, idet Processens Omkostninger ogsaa ophævedes for denne Ret.

Overretsdommen er nu af Svensson ved Stævning af 26 Februar 1904 med Hjemmel af Dispensationsbevilling fra Regelen om summa appellabilis paaanket til Høiesteret, hvor der fra ham er nedlagt saadan Paastand:

I. *Principaliter:* „At Indstævnte Konsul J. H. Christiansen eller nu hans i uskiftet Bo hensiddende Enke tilpligtes at betale til Appellanten S. Svensson Kr. 173,59 — et Hundrede og syvti tre Kroner og femti ni Øre — med 4 % Renter deraf fra 22 Mai 1897, til Betaling sker“.

Subsidiært: Forsaavidt den principale Paastand *kun for en Del* tages tilfølge:

„At Indstævnte *tillige* tilpligtes at betale til Appellanten den paa denne faldende Kvotadel ($\frac{85.35}{111026.80}$) af det Tab, som Interessenterne for Aaret 1893 i Den Østlandske Skibsassuranceforening efter Skjøn af uvillige Mænd, optaget paa Indstævntes Bekostning, antages at have lidt derved, at Indstævnte som Direktør i den nævnte Forening ikke har sørget for, at den i Foreningens Love § 2 foreskrevne Kaution er bleven stillet af Alb. Lundquist som Kasserer i Foreningen tilligemed 4 % Renter af Appellantens førnævnte Kvotadel af Skjønsbeløbet fra 22 Mai 1897 til Betaling sker, dog saaledes, at den førnævnte Kvotadel af Skjønsbeløbet tillagt det Beløb, som Indstævnte maatte blive idømt efter den principale Paastand, ikke maa overstige Kr. 173.59“.

Atter subsidiært, for det Tilfælde, at den principale Paastand *ikke for nogen Del* tages tilfølge:

„At Indstævnte tilpligtes at betale til Appellanten den paa denne faldende Kvotadel ($\frac{85,35}{111026,80}$) af det Tab, som Interessenterne for Aaret 1893 i Den Østlandske Skibsassuranceforening efter Skjøn af uvillige Mænd, optaget paa Indstævntes Bekostning, antages at have lidt derved, at Indstævnte som Direktør i den nævnte Forening ikke har sørget for, at den i Foreningens Love § 2 foreskrevne Kaution er bleven stillet af Alb. Lundquist

som Kasserer i Foreningen tilligemed 4 % Renter af Appellantens førnævnte Andel af Skjønsbeløbet fra 22 Mai 1897 til Betaling sker".

II. „At Indstævnte i ethvert Tilfælde tilpligtes at betale til Appellanten Processens Omkostninger for alle Retter".

For Indstævnte, Konsul Christiansen eller nu hans Enke, er nedlagt Paastand om Stadfæstelse af Overrettens Dom og Tilkjendelse af Procesomkostninger.

Indstævnte har for Høiesteret gjentaget det Forbehold, som han for Underretten har taget om under de nye Sager, som paa lignende Basis senere maatte anlægges af andre Interessenter, at „have fri Adgang til at reise en Række Indsigelser dels almindelige ligeoverfor alle, dels specielle ligeoverfor den enkelte, udspringende af Østlandskes Stilling som gjensidig Forening, Konkursboets Holdning, Interessenternes Optræden, Præskription med mange flere".

Spørgsmaalet om Indstævntes Ansvarspligt beror først og fremst paa Forstaaelsen af § 2 sammenholdt med § 17 i Østlandske Skibsassuranceforenings Love. Med Hensyn til den Forstaaelse af disse Bestemmelser, som fra hver af Parterne har været gjort gjældende, kan jeg henvise til Fremstillingen i de underordnede Retters Domme. Den Bestemmelse i § 2, som her navnlig kommer i Betragtning, om den Direktionen paalagte Kontrolpligt er saalydende: „Direktionen fører Kontrol med Kassa- og Bogførsel, som stedse maa være à jour". Ved Siden heraf indeholder Lovenes § 17 Bestemmelse om, at det af Selskabets Kontorchef fremlagte Aarsregnskab skal „gjennemsees af 2 paa foregaaende Generalforsamling valgte Revisorer, som have at gjøre deres Antegnelser ved Regnskabet, for hvilken Uleilighed de erholde et passende Honorar efter Direktionens Forslag til Vedtagelse af Generalforsamlingen".

Med Hensyn til den Revision, som saaledes var anordnet, er det oplyst, at den helt fra først af ikke indskrænkede sig til, hvad Loven fastsætter, en Revision af det færdige Aarsregnskab, og at den fra Begyndelsen af 1876 i Henhold til en af Direktionen under 6 November 1875 udfærdiget Instrux for Revisionen gik over til almindelig løbende Revision. En Eiendommelighed ved Revisionen, som her straks falder i Øinene, er den, at Revisionen ikke var stillet i et i alle Retninger af Direktionen uafhængigt Forhold, idet som anført Direktionen havde at foreslaa Størrelsen af Revisionens Honorar. Et Udtryk for den samme Eiendommelighed i Forhold og Opfatning maa det ansees at være, naar Direktionen som nævnt har uden Protest fra nogen Side udfær-

diget Instruks for Revisionen. Men at Revisionen iøvrigt skulde i Modsætning til, hvad overalt ellers er Tilfældet, og hvad der i og for sig maa ansees at være selvfølgeligt, være stillet i noget Afhængigheds- eller Underordningsforhold til Direktionen, er der ingen Antydning til, og er man efter min Opfatning ikke berettiget til at antage.

Hvad nu angaar den Kontrol, som ved Siden af den anordnede Revision i Lovenes § 2 var paalagt Direktionen med Hensyn til Kassa- og Bogførsel, saa kan jeg, efter hvad jeg har anført, ikke heri se lagt noget Paalæg til Direktionen om at føre Tilsyn med Revisionen med Hensyn til dens Udførelse af det egentlige Revisionsarbeide. Naar Lovenes § 2 paalægger Direktionen at føre den nævnte Kontrol, saa ser jeg heri et Udtryk for, at Direktionen paa dette Omraade som i det Hele havde at føre Tilsyn med, at dens underordnede, Kontorchefen, varetog sine Pligter. Det var noget, som havde været Direktionens Pligt, selv om ikke Lovene havde indeholdt nogen udtrykkelig Bestemmelse derom, og jeg kan ikke indse, at Direktionens Stilling er væsentlig forskjellig fra, hvad den vilde have været, om Lovene ikke havde indeholdt nogen udtrykkelig Bestemmelse som den her omhandlede. Hvad der kan siges at ligge i denne Bestemmelse, er kun en udtrykkelig Udtalelse om, at Direktionen ikke mere kan skyde fra sig Tilsynet med Kassa- og Bogførsel end med Kontorchefens øvrige Gjøremaal. Derhos kan der maaske siges at paahvile Direktionen en særlig Pligt til at paase, at Bogførselen stedse skulde være à jour. Hvad særlig angaar Direktionens Pligt til at føre Kontrol med Kassaførselen, saa opfatter jeg dette, naar det sidestilles med en Kontrol af Bogførselen, som udtrykkende Direktionens Forpligtelse til at kontrollere Kassebeholdningen — en Pligt, som efter min Opfatning forøvrigt existerer for et Selskabs Overledelse, selv om derom intet udtrykkelig er sagt, idet det indgaar som et Led under den Kontrol med Tilstedeværelsen af Selskabets Midler, som maa paahvile Overledelsen. Det maa ogsaa erindres, at en Kontrol med Tilstedeværelse af Midlerne ikke indgaar under almindelig Regnskabsrevision og heller ikke i Lovenes § 17 var paalagt denne Forenings Revision.

Naar jeg i Korthed skal angive den Stilling, som Direktionen og Revisionen havde ligeoverfor Kontrollen med Foreningens Virksomhed, saa bliver det derfor det samme Forhold, som jeg anser for at være det normale i deslige Forhold, nemlig at Kontrollen med Tilstedeværelsen af Foreningens Midler paahvilede Direktionen

som dens selvstændige Pligt. Revisionen af Selskabets Regnskaber derimod Revisionen som dens ligesaa selvstændige Pligt.

Til yderligere at belyse Forholdet mellem Institutionerne kan det tjene at gjøre opmærksom paa, at det her som ellers er aabenbart, at Revisionen ikke har anseet det som sig uvedkommende at kontrollere ogsaa Direktionens Virksomhed. Dette fremgaar af et Par i Sagen dokumenterede Antegnelsesposter, og der kan saaledes siges, at den Kontrol overfor Direktionens Virksomhed, som kunde tiltrænges, dog ikke helt har savnet sit Organ. Det kan vistnok siges at være en Svaghed, at denne Virksomhed skulde tilligge en Revision, som ikke i alle Henseender var helt uafhængig af Direktionen, og ligeledes kan det indrømmes at være en Svaghed, at der intet Organ var udenfor Generalforsamlingen — som dertil var lidet skikket — med den Opgave at paase, at Revisionen opfyldte sine Pligter. Det er bekjendt, at i den senere Tid har man gjerne i lignende Selskaber til dette Hverv samt til Kontrol med Tilstedeværelsen af Selskabets Midler et særskilt Organ, en Kontrolkomite; men Udviklingen af en saadan Institution tilhører en Tid, som falder efter Istandbringelsen af Ostlandske Skibsassuranceforenings Love.

Det vil fremgaa af, hvad jeg her har anført, at Spørgsmaalet om Direktørernes Ansvarspligt ligeoverfor de Misligheder, som har forefaldt i Østlandske Skibsassuranceforening, efter min Opfatning stiller sig forskjellig ligeoverfor de forskjellige Anker, som er bleven gjort gjældende, alt efter deres Art, eftersom Ankerne væsentlig vedrører mangelfuld Beholdningskontrol eller mangelfuld Regnskabsrevision.

Forinden jeg gaar over til at omhandle de enkelte Ansvarsposter, skal jeg imidlertid kortelig omhandle en Indsigelse, som er fremsat af Indstævnte, og som, om den maatte gives Medhold, vilde virke til hans Befrielse over hele Linjen for alle Ansvarsposter for 1892 og tidligere Aar. Det er den Indsigelse, at da Østlandske Skibsassuranceforenings Generalforsamling efterhaanden, senest 16 August 1893, har meddelt Decharge for de aflagte Aarsregnskaber, er dermed Selskabets Direktion fritaget for Ansvar med Hensyn til de Poster, som vedrører de paagjældende Aars Virksomhed. Jeg finder det imidlertid ikke nødvendigt at indlade mig noget dybere i Spørgsmaalet om, hvor langt en Dechargebeslutnings befriende Virkning gaar. Jeg anser det nemlig for givet, at en Dechargebeslutning kun kan i større eller mindre Udstrækning virke befriende overfor Dispositioner, som, om de end ikke har fundet

sit direkte Udtryk i, dog stemmer overens med vedkommende Regnskab, men at den ikke kan virke befriende overfor Forhold, som netop staar i Strid med Regnskabet. Og det er det sidste, som her er Tilfældet. For alle Ansvarsposters Vedkommende gjælder det, at Regnskabet netop udviser Forhold, som ikke er overensstemmende med de virkelige, og at noget Ansvar ikke vilde foreligge, hvis de virkelige Forhold var saaledes, som Regnskabet udviste.

Jeg gaar dermed over til de enkelte Ansvarsposter. Foreløbig skal jeg forsaavidt bemærke, at medens der ved de underordnede Retter var gjort gjældende Ansvar efter samtlige de Poster, som er opført i den i Sagen omhandlede Revisionsindberetning fra Sigurd Feiring af 1 Juli 1895, har Appellanten her for Høiesteret erklæret, at han kun vil paastaa Ansvar i de Tilfælde, hvor Direktionen har overtraadt sine Forpligtelser efter Lovene; derimod vil han ikke basere noget Ansvar derpaa, at Direktionen maatte have feilet i sine forretningsmæssige Dispositioner, idet han forsaavidt i denne Sag slaar sig til Ro med, at Direktionen maa forudsættes at have handlet efter bedste Skjøn, selv om den har grebet feil. Under Hensyn hertil har Appellanten her for Retten ikke gjort Ansvar gjældende efter den nævnte Revisionsindberetnings Post 8, omfattende Ansvar efter Galbraith, Pembroke & Co.'s Konto. Af Hensyn til Beløbets Ubetydelighed er Ansvar derhos ikke gjort gjældende efter Post 7, Lensmand Egebergs Konto. Derimod opretholdes Paastanden om Ansvar efter Posterne 1—6 inklusive og Post 9.

Post 1 gjælder Ansvar vedkommende Foreningens Reassurancevirksomhed. Det er i Sagen oplyst, at Foreningen fra først af holdt sit Bogholderi vedkommende Reassurancevirksomheden fuldstændig adskilt fra Selskabets øvrige Bogførsel. Hver Afdeling havde sin egen Kassabog, Præmiebog, Memorial- og Hovedbog. Til Forklaring heraf er det for Høiesteret oplyst, at Foreningen i denne saakaldte Reassurancevirksomhed i Virkeligheden kun optraadte som Kommissionær, idet den ikke overfor Reassuranceselskaberne paatog sig nogen Forpligtelse for de Assurerende og omvendt heller ikke overfor de Assurerende havde noget Ansvar for Reassuranceselskaberne. Nogen nødvendig Følge af dette Forhold skulde dog ikke være, at der førtes et saa helt selvstændigt Regnskab, og det viser sig ogsaa, at Kontorchef Lundquist i 1885 begyndte at overføre de Reassurancen vedkommende Posteringer til Østlandskes almindelige Kassabog, og at fra 1890

alle Ind- og Udbetalinger ogsaa vedkommende Reassurancen posteredes i sidstnævnte Bog. Forinden denne Overførsel fandt Sted, var Foreningen imidlertid bleven udsat for meget omfattende Besvigelser fra Lundquist's Side paa denne Konto. Det viser sig nemlig, at Revisionen, uagtet den sees at have været vel opmærksom paa og maatte være opmærksom paa, at der førtes særskilte Bøger for Reassurancevirksomheden, aldrig har underkastet denne Del af Virksomheden nogen Revision. En af Selskabets Revisorer forklarer under det mod Lundquist afholdte Forhør udtrykkelig, at han „har været bekjendt med, at Østlandske har drevet Reassuranceforretning som Kommissionær; men det har aldrig faldt ham ind at spørge efter Bøgerne, vedkommende denne Gren af Forretningen. Reassurancebogholderiet har ikke, saavidt Vidnet ved, været revideret, hverken før Sigtedes Tiltræden som Kontorchef eller siden, uden forsaavidt man har kontrolleret de Poster, som indgik i Østlandskes almindelige Kassabog og Hovedbøger". Det er altsaa paa det Rene, at Revisionen her fuldstændig har tilsidesat sin Pligt, og jeg maa med Feiring i hans Revisionsindstilling anse det uforklarligt, af hvilken Grund Revisionen har undladt det. Jeg kan for mit Vedkommende i ethvert Fald ikke forsaavidt tillægge det nogen Betydning, at Østlandske her kun optraadte som Kommissionær.

Efter hvad jeg før har udtalt, maa jeg imidlertid anse det som liggende helt udenfor Direktionens Pligt at paase, at Revisionen underkastede ogsaa disse Bøger Revision. Det maatte følge af sig selv og maatte til Overflod ogsaa fremgaa af den før nævnte Instruks for Revisionen, at den havde at revidere samtlige Østlandskes Regnskabsbøger. Paa den Omstændighed i og for sig, at Revision her helt er forsømt, kan saaledes efter min Opfatning ikke grundes noget Ansvar for Direktionen.

Det kan imidlertid siges, at Direktionen her har tilsidesat den den paahvilende Pligt til at føre Kontrol med Bogførselen, idet det af Direktionen selv er anført, at den ikke engang kjendte til, at der førtes helt selvstændige Bøger for Reassurancevirksomheden. Efter hvad der er oplyst, finder jeg heller ikke nogen Grund til at betvivle, at Forholdet virkelig var dette, at Direktionen ialfald i senere Tid har været ubekjendt med, at Bogførselen var saaledes adskilt. Imidlertid kan det jo sees, at Direktionen i et Møde 29 April 1875 har faaet saadanne Oplysninger, at den dengang maa antages at have været bekjendt med dette Hovedtræk i Bogførselens Anordning, og Spørgsmaalet er da først

og fremst, hvorledes dette bagefter da kan have gaaet Direktionens Medlemmer fuldstændig af Minde. For mit Vedkommende finder jeg imidlertid dette noksaa forklarligt. Jeg indser nemlig ikke, at der i og for sig var noget at sige paa, at der førtes helt særskilte Bøger for Reassurancevirksomheden. Hvorvidt man skulde gjøre det eller ordne sig paa anden Maade, var helt igjennem et Hensigtsmæssighedsspørgsmaal. Om Direktionen blev opmærksom paa, hvordan man havde ordnet sig, saa var det derfor ikke noget, som dens Medlemmer havde Opfordring til at lægge sig paa Minde. Af Betydning for Direktionens Ansvarsforhold bliver dette Forhold i ethvert Fald kun, forsaavidt Direktionens Kundskab om Forholdet maatte antages at have afgjørende Betydning for, hvorvidt Besvigelse her kunde finde Sted eller ikke. Men det mener jeg ikke, der er Grund til at antage. Selv om Direktionen havde kjendt til, at der førtes navnlig særskilte Kassabøger, maatte den nemlig efter mit Skjøn have opfattet en Indberetning fra Kontorchefen om, at Kassabeholdningen var af en vis Størrelse, som gjældende Foreningens Kassebeholdning i det Hele. Men samtidig maa det antages, at om Direktionen havde afkrævet Revisionen Opgave over hvor stor Kassebeholdningen efter Regnskabet skulde være, vilde Revisionen kun have afgivet Opgave omfattende Foreningens almindelige Virksomhed, ikke Reassurancevirksomheden. Det er derfor, saavidt skjønnes, uantageligt, at Direktionens Viden eller Ikke-Viden paa dette Punkt staar i noget Kausalforhold til det opstaaede Tab. Efter min Opfatning er dette Tab muliggjort og alene muliggjort derved, at Revisionen har forsømt sin Pligt. Jeg kommer efter dette til det Resultat, at paa denne Post kan Direktionen ikke ilægges Ansvar.

Post 2. Under denne Post er Ansvar gjort gjældende for et Beløb stort Kr. 1503.04, som Kontorchef Lundquist i 1892 har udtaget af Tønsbergs Privatbank og tilegnet sig. Jeg finder det unødigt nærmere at indgaa paa de specielle Omstændigheder ved Tilfældet. Det er paa det Rene, at Beløbet er indgaaet i Østlandskes Bøger, og at det har vedblevet at staa i disse som debiteret Tønsbergs Privatbank. Spørgsmaalet er altsaa, hvorvidt Direktionen ved sin Beholdningskontrol burde have eftersøgt dette Beløb. Men det er oplyst, at Foreningens almindelige Konto med Tønsbergs Privatbank, som aabnedes i 1878, var opgjort allerede i 1888. Det var en ren Tilfældighed, at det her omhandlede Beløb i November 1892 indkom til Østlandske i Form af en Bankbog med Privatbanken, og det blev allerede et Par Uger, efterat

Bankbogen kom ind, udbetalt og opbrugt af Lundquist. Jeg mener, at under disse Omstændigheder kan det ikke lægges Direktionen tillast, at den har undladt at anstille nogen Undersøgelse om, hvorvidt der indestod noget Beløb i Tønsbergs Privatbank, og Direktionen maa altsaa ogsaa i denne Post ansees ansvarsfri.

Post 3 gjælder Besvigelser vedkommende Foreningens Konto med Kristiania Bank- og Kreditkasse. Disse Besvigelser opgaar til det betydelige Beløb af Kr. 46 739,49. Det er forklaret, at Østlandske Skibsassuranceforening holdt en Foliokonto i nævnte Bank af Hensyn til sine mange Interessenter i Kristiania. Disse Interessenters Indbetalinger til Østlandske og Østlandskes Udbetalinger til dem skeede gjennem den nævnte Foliokonto. I Almindelighed holdt Østlandske ikke nogen nævneværdig Kassebeholdning, idet det regelmæssige Forhold maatte være, at til ethvert Tidspunkt Foreningens Forpligtelser oversteg dens rede Midler. Det er derfor forstaaeligt, at Direktionen gik ud fra, at paa den omhandlede Foliokonto vilde der regelmæssig ikke indestaa noget nævneværdigt Beløb. Imidlertid er det ogsaa paa det Rene, at Direktionen ikke har truffet saadanne Foranstaltninger, at nogen effektiv Kontrol hermed er bleven istandbragt.

Det er udførlig dokumenteret, at Direktionen i de fleste Møder, ialfald siden Begyndelsen af 1880-Aarene, har modtaget Opgave over og faaet fremlagt Foreningens Kassebeholdning, og jeg finder ikke Grund til at betvivle, hvad der fra Direktionens Medlemmers Side er forklaret, at de ogsaa har eftertællet denne Kassebeholdning. Videre er der i Direktionsmøderne ligesaa regelmæssig bleven fremlagt Foreningens Sparebankbøger, og de paa disse indestaaende Beløb er ligesom Kassebeholdningen bleven noteret i Direktionsprotokollen, efterat — som jeg gaar ud fra — Direktionen har forvisset sig om, at Bøgerne udviste, hvad der efter de fremlagte Opgaver skulde findes paa dem. I enkelte Møder sees der derhos at være meddelt en omtrentlig Opgave over, hvad der skulde indestaa i Kreditkassen, men dette er i ganske faa Møder, saaledes to Møder i 1883, et i 1884, et i 1887 og senere ingen.

Direktionen hævder, at da Revisionen efter Instruksens Post 2 havde at gjennemgaa Indførsler i Direktionsprotokollen, maatte Direktionen kunne gaa ud fra, at den sammenholdt disse Indførsler med, hvad der efter Foreningens Regnskaber skulde forefindes, og at naar Direktionen da intet modsat hørte fra Revisionen, maatte den kunne gaa ud fra, at alt var i Orden. Hvad specielt angaar

Indskuddet i Kreditkassen, gjøres der fra Direktionens Side gjældende, at der som Regel maatte forudsættes ikke at indestaa noget nævneværdigt Beløb paa denne Konto, og at en nøiagtig Kontrol her kun kunde føres ved at sammenholde Opgaverne over, hvad der ved enkelte Leiligheder maatte forefindes — eller om man vil, Opgivende om, at der intet forefandtes — med Kreditkassens halvaarlige Kontokuranter, og denne Kontrol — hævder Direktionen — maatte det være Revisionens Sag at foretage.

Jeg kan imidlertid ikke anse Direktionen for hermed at være diskulperet. Som jeg før har sagt, maatte dette være Direktionens Sag at føre fuldstændig Kontrol med, at Foreningens regnskabsførte Kassebeholdning til enhver Tid forefandtes. Dette var Direktionens selvstændige Pligt. Om Direktionen havde eftertællet Kassebeholdning og efterseet Bankbøger, saa var dens Kontrolpligt hermed ikke endt. Den havde selv at forvisse sig om, at hvad der saaledes forefandtes, stemte med, hvad der skulde forefindes. Ganske vist kunde Direktionen ikke her iværksætte en selvstændig Undersøgelse af Bøgerne, den maatte benytte sig af Revisionens Assistance, men det var Direktionens Sag at paase, at den fra Revisionen fik den Attestation om Bøgernes Udvisende, som den tiltrængte for at føre sin Beholdningskontrol. Det kan være forklarligt, om Direktionen gik ud fra, at Revisionen ved sin Taushed tilkjendegav, at de i Direktionsmøderne gjorte Notater var overensstemmende med Bogførselen, og det kan være rigtigt nok, at Revisionen efter dens Instruks — hvis Bestemmelser herom dog er mindre klare — var forpligtet til at foretage saadan Sammenholden og til i Tilfælde at give Besked. Men det var som sagt Direktionens selvstændige Pligt at iværksætte Beholdningskontrol, og den havde derfor ogsaa selvstændig at forvisse sig om, at det forefundne var overensstemmende med, hvad der skulde forefindes.

Forsaavidt angaar de paa Foliokontoen i Kreditkassen indestaaende Beløb, har Direktionen ikke engang forvisset sig om Størrelsen af, hvad der indestod. Naar det gjøres gjældende, at saadan Forvisning kun kunde erhverves ved Undersøgelse af Kreditkassens Kontokuranter, kan jeg ikke medgive Rigtigheden deraf. Det havde været let paa et hvilketsomhelst Tidspunkt at erhverve sig en Opgave fra Kreditkassen over, hvad der da indestod paa Kontoen. Jeg skal her for ikke at misforstaaes tilføie, at det selvfølgelig ingenlunde var Direktionens Pligt i hvert Direktionsmøde at foretage saadan Undersøgelse. Det kan gjerne

medgives, at endogsaa meget sjeldne Undersøgelser af Beholdningens Størrelse maatte være fyldestgjørende. Specielt for en Indretning af den Natur som Østlandske, der maatte forudsættes i Almindelighed ikke at have nogen større Beholdning, vilde et saadant Arrangement fra Direktionens Side have været fuldt forsvarligt. Men det burde være Direktionen indlysende, at naar en Undersøgelse af Beholdningen iværksattes, maatte denne Undersøgelse ogsaa omfatte Undersøgelse af Foliet i Kreditkassen. Dette Folio stod til Kontorchefens Disposition, og det skulde synes klart, at en Undersøgelse kun omfattende Kassebeholdningen, selv om den sammenholdtes med Bøgerne, vilde være omtrent værdiløs, saasnart den ikke ogsaa suppleredes med en Undersøgelse af, hvad der stod paa Bankfoliet. Det er aabenbart, at der ellers stod Kontorchefen aaben den letteste Vei til at dække en mulig Mangel i Kassebeholdningen ved Hjælp af det paa Foliet indestaaende.

Jeg kan efter dette ikke komme til andet Resultat, end at Direktionens Medlemmer maa være ansvarlige for det Tab, som paa denne Konto er lidt. Og jeg skal kun tilføie, at forsaavidt angaar et Par i September 1894 af Kontoen udtagne Beløb, gjælder der forsaavidt vistnok noget særskilt, som Adgangen til at udtage disse Beløb var muliggjort derved, at Lundquist havde i Kreditkassen diskonteret nogle Vexler, som var Østlandske uvedkommende, hvis Værdi Østlandske derfor ikke vilde have kunnet kræve, men hvorfor Østlandske som Endossent dog sluttelig blev ansvarlig. Men uden at jeg finder det nødvendigt at gaa nærmere ind paa Forholdet, skal jeg kun sige, at naar Resultatet af disse Transaktioner, hvorom her er Tale, dog er blevet en Forøgelse af Østlandskes Ansvar overfor Kreditkassen, maa Direktionen efter min Opfatning ogsaa her være ansvarlig, idet ogsaa dette Tab vilde have været udelukket, om Direktionen i rette Tid havde grebet ind. Var Direktionen paa et tidligere Tidspunkt bleven opmærksom paa, at Lundquist var begyndt at misbruge sin Disposition over Foliet, saa maatte Følgen enten være bleven, at Lundquist var bleven fjernet, eller at han ialfald var blevet sat ud af Stand til at benytte Foliet paa egen Haand.

Post 4 gjælder et Beløb af Kr. 11 853,02, som Lundquist efterhaanden har udtaget af Foreningens i Tønsbergs Sparebank indestaaende Midler og selv opbrugt. Besvigelserne omfatter en lang Række af Aar. Da dette vilde være bleven opdaget om en effektiv Beholdningsrevision var bleven iværksat, og da jeg efter det Anførte mener, at Direktionen er ansvarlig for, at en

saadan Beholdningskontrol ikke er kommet istand, finder jeg, at Direktionens Ansvar ogsaa her maa være givet.

Post 5 gjælder en i Aarene 1881—82 og 1892—93 af Lundquist iværksat Besvigelse derved, af han har diskonteret Foreningen tilhørende Vexler uden at lade Provenuet komme Foreningen tilgode. Vexlerne er i Regnskabet bleven staaende som Beholdning, uagtet de var udgaaet af Portefølјen. Det er altsaa klart, at en Sammenholden af den faktiske Beholdning med Kontoen ogsaa her vilde have ledet til Opdagelse. Det sees, at Direktionen i en Række Direktionsmøder ogsaa har protokolleret Beholdningen af Vexler og Anvisninger. Naar det ikke er skeet i flere Møder, maa Forholdet antages at være det, at Østlandske — som jeg har forklaret — regelmæssig var i Trang for Penge, og at Direktionen derfor maatte finde det naturligt, at i Almindelighed blev indgaaede Vexler øieblikkelig igjen diskonteret til Foreningens Kredit. Jeg kan heller ikke finde det tvivlsomt, at en lignende Pligt som til at kontrollere Kassebeholdningen, og hvad dermed maatte stilles i Klasse, ogsaa paahvilede Direktionen med Hensyn til Foreningens øvrige Værdier og specielt dens Vexler. At der her foreligger en Forsømmelse fra Direktionens Side, maa derfor visselig medgives. Paa den anden Side er det imidlertid en for Direktionen fjernere liggende Opgave at kontrollere ogsaa, hvad der ligger udenfor Foreningens rede Midler eller dermed i Klasse staaende Værdier, og naar hertil kommer, at der forsaavidt dog var mindre Fare for Misbrug, og at Direktionen i Almindelighed maatte kunne gaa ud fra, at der ikke kunde være Tale om synderlig Beholdning af denne Art, saa finder jeg, om end under adskillig Tvivl, at Forsømmelsen her ikke er af den graverende Art, at den kan begrunde Erstatningspligt for Direktionens Medlemmer.

Under Post 6 er Ansvar gjort gjældende i Anledning af en paa Akceptkonto forefunden Differance af Kr. 15 000 mellem Kontoens Beløb og Beløbet af løbende Akcepter. Det er oplyst, at dette Tab for Foreningen er opstaaet derved, at Lundquist har bogført to i Aarene 1881 og 1883 indfriede Akcepter med respektive Kr. 1000 og Kr. 2000 større Beløb end deres Paalydende og i 1885 bogført som indfriet af Kreditkassen en Akcept Kr. 12 000, uden at saadan Akcept har existeret eller er indfriet af Kreditkassen. Det er uforklarligt, at saa grove Feilposteringer har kunnet passere uden at blive anmærket af Revisionen. Men det synes ogsaa klart, at nogen anden end Revisionen her ikke

kan drages til Ansvar, fordi Besvigelsen ubemærket har kunnet finde Sted. Jeg indser i hvert Fald ikke, hvorledes Direktionen paa nogen Maade kan være ansvarlig for, hvad der under denne Post er passeret.

Under Post 9, Kassakonto, er gjort gjældende Ansvar for Kr. 42 959,10, som i Aarene 1893 og 1894 af Lundquist er udtaget af Foreningens Kasse. Som allerede før nævnt, maa Direktionen antages i Direktionsmøderne i Almindelighed at have iværksat Eftertælling af Kassebeholdningen, og hermed sees den at have fortsat til 14 December 1893. Derimod forelaa der ikke fra Revisionen nogen Opgave over, hvad der efter Bøgerne skulde findes paa Kassakonto. Ligetil April 1893 maa det imidlertid antages, at den foreviste Kassebeholdning stemte med Kassabogens Saldo. Lundquist forklarer imidlertid, at han paa denne Tid kom i en større Underballance i Kassen og derfor fra den Tid undlod at iværksætte Opsummering og Saldering af Kassabogen. Naar Revisionen, som selvfølgelig maa have været opmærksom herpaa, lod dette passere uden Bemærkning, er dette selvfølgelig en grov Tilsidesættelse af dens Pligt, ogsaa af Instruksens udtrykkelige Paabud i § 8. Men det maa samtidig antages, at om Direktionen havde fordret Attest om Kassebeholdningens Overensstemmelse med Bøgerne, saa vilde Revisionen have været nødsaget til enten at fordre Kassabogen opsummeret og salderet ved Kontorchefen eller selv at iværksætte dette. Det vilde jo være nødvendigt, forat Revisionen kunde afgive en Attest som denne. Som det var Direktionens selvstændige Pligt at iværksætte Kontrol af Kassebeholdningen, saaledes maa det derfor ogsaa antages, at Direktionen ved den nævnte Forsømmelse er direkte medansvarlig for, at Underslaget under denne Post har kunnet finde Sted. Ogsaa her finder jeg altsaa Direktionen ansvarlig.

Bortseet fra hvad der saaledes med Hensyn til de enkelte Poster kan anføres som Grund for at statuere et Ansvarsforhold for Direktionen, er af Appellanten ogsaa gjort gjældende, at allerede Størrelsen af den Akceptgjæld, hvori Foreningen til enhver Tid stod i de senere Aar, maatte bibringe Direktionen Bevidstheden om, at Foreningen var Gjenstand for Besvigelser. Jeg finder det imidlertid ikke nødvendigt at indgaa nærmere herpaa. Hvad der fra begge Sider forsaavidt er fremholdt og dokumenteret, gjør paa mig det Indtryk, at Foreningens økonomiske Forhold var og maatte være saavidt lidet overskuelige, at noget Ansvar for Direktionen udenfor, hvad jeg før har fremholdt, ikke kan grundes

derpaa, at Direktionen af Gjældens Størrelse burde have sluttet sig til det ene eller det andet.

I Tillæg til de enkelte Ansvarsposter har Appellanten under denne Sag ogsaa gjort Ansvar gjældende i Anledning af forskjellige Passivposter for Foreningen, opførte i en under 26 November 1895 opgjort Status. For de underordnede Retter er Ansvar forsaavidt gjort gjældende med Hensyn til de under No. 6, 7, 9 og 10 opførte Poster. Af disse har Appellanten her for Retten dog frafaldt Posterne 7 og 10, idet han erkjender, at der forsaavidt ikke existerer noget Kausalforhold til Direktionens Skade. Derimod gjør han Ansvar gjældende under Poster 6, 8 og 9.

Hvad angaar *Post 8*, Direktionens Honorar for 1893, er det imidlertid at bemærke, at denne Post allerede af den Grund ikke kan tages i Betragtning, at den ikke er gjort til Gjenstand for Forligsmægling, idet den ikke er opført i Forligsklagen. Jeg anser det forresten ogsaa i og for sig klart, at dette Honorar maatte tilkomme Direktionen.

Post 6 angaar Renter i 1894, 1895 og 1896, der er opført med Kr. 23 450. Det er klart, at naar det Direktionen paahvilende Ansvar saa væsentlig reduceres, som efter min Mening maa ske, vil ogsaa denne akcessoriske Post maatte undergaa en betydelig Reduktion. Hvorledes dette Rentebeløb er fremkommet, er imidlertid ikke oplyst, og der er overhovedet ikke givet nogen Materialer til at foretage en Renteberegning, saaledes som den efter de foreliggende Omstændigheder maatte være beføiet. Jeg antager derfor, at der ikke er Adgang til under denne Post at paalægge Direktionen noget Ansvar.

Post 9 omhandler Skifteomkostninger, Administration, Husleie og Kontorhold m. v. til samlet Beløb af Kr. 12 000. Det maa vel ogsaa antages, at om Direktionens Ansvarsposter her ikke var kommet, vilde Skifteomkostninger m. v. være bleven reduceret. Men da Foreningens Underskud i denne Status er opjort med Kr. 283 000, er der ogsaa her kun Spørgsmaal om et mere eller mindre, og jeg antager da, at Direktionen ogsaa i denne Post maa gaa fri for Ansvar.

Sluttelig har Appellanten paastaaet Direktionens Medlemmer ansvarspligtige, fordi de har undladt at afkræve Kontorchef Lundquist Kaution. Lovenes § 2 bestemmer, at „Kassereren stiller Kaution efter Direktionens Skjøn". Naar det er bleven anført, at heri ogsaa skulde ligge en Adgang for Direktionen til, forsaavidt den maatte finde Kaution unfornøden, da at frafalde ethvert

Krav paa saadan, saa vilde jeg under almindelige Omstændigheder finde, at en saadan Forstaaelse var ubeføiet. Det er imidlertid oplyst, at Generalforsamlingen 16 August 1876 i Anledning af en Revisionsantegnelse, hvori det henstilles til Overveielse, „om det ikke i mulige Vakancetilfælde skulde være rettest at gjøre den ansættende Kontorchef det til Pligt at stille Foreningen en passende Kaution“, har decideret overensstemmende med Revisionens Vedtegnelse: „Til Observation“. Og om der skulde være nogen Tvivl om, at der herved mentes, at Tingen skulde haves til Observation i Tilfælde af, at der maatte blive nogen Ledighed i Kontorchefposten efter Lundquist, saa synes denne Tvivl i ethvert Fald lidet begrundet, naar det bemærkes, at Besvarelsen er afgivet af Kontorchef Lundquist og lyder: „Til Observation i Tilfælde af Vakance“. Det er fuldt forstaaeligt, naar Direktionen har opfattet det saaledes Passerede som en Godkjendelse fra Generalforsamlingens Side af, at Lundquist ikke var afkrævet Kaution, og jeg maa anse Direktionen som ansvarsfri, naar den efter en saadan Forstaaelse har undladt at kræve Kaution.

Summen af de Ansvarsposter, som jeg mener maa komme Direktionens Medlemmer tillast, nemlig Posterne 3, 4 og 9 i Feirings Indberetning, opgaar til Kr. 101 551,61. Heraf tilkommer Appellanten efter det oplyste en Brøk, hvis Tæller er 85,35, og hvis Nævner er 111 026,80. Det ham tilkommende Beløb skulde efter dette udgjøre Kr. 78,07.

Processens Omkostninger finder jeg under Hensyn til Sagens i mange Maader tvivlsomme Beskaffenhed, og da der er Spørgsmaal om et ved anden Mands Besvigelser opstaaet Ansvar, bør ophæves for alle Retter.

Konklusion:

J. H. Christiansen eller nu hans i uskiftet Bo hensiddende Enke bør til S. Svensson betale 78 — otte og syvti — Kroner. 7 — syv — Øre med 4 — fire — Procent i aarlig Rente deraf fra 22 Mai 1897, til Betaling sker, men forøvrigt for hans Tiltale i denne Sag fri at være.

Processens Omkostninger for alle Retter ophæves.

Extraordinær Assessor, Sorenskriver *Vogt:* Idet jeg forøvrigt kommer til samme Resultat som Førstvoterende og i alt Væsentligt kan tiltræde hans Begrundelse, finder jeg, at det Ansvar, som af ham er antaget at paahvile Direktionen, ogsaa maa omfatte den af ham som No. 1 behandlede Post, der i vedkom-

mende Oversigt er betitlet „Reassurancebøgerne". Jeg gaar her ud fra, at det var eller burde være Direktionen vitterligt, at der i de Aar, i hvilke Lundquist underslog indkomne Reassurancepræmier, nemlig fra 1878 til 1890, blev ført særskilte Bøger og specielt særegen Kasse for denne Del af Foreningens Virksomhed. Dette mener jeg, man har Ret til at forudsætte, efter hvad der er tilført i Direktionens Forhandlingsprotokol i Mødet den 29 Mai 1875, underskrevet blandt andet af Indstævnte, Christiansen, der da havde været Medlem af Direktionen siden 1869 (og i 1877 blev dens Formand, hvilket han vedblev at være til Foreningens Opløsning). I Tilførselen *der* er Reassuranceregnskabets Kasse opført som en kjendt Størrelse, og det er derved betegnet, at der for denne Del af Virksomheden saavel førtes særskilt Regnskab som havdes særskilt Kasse. Naar man saa anser Direktionen forpligtet til enten direkte at føre Kontrol med, at den opgivne eller optalte Kassebeholdning stemmer med, hvad den efter Bøgerne skal udgjøre eller gjennem Revisionen at forlange Bevidnelse for, at Undersøgelse desangaaende har fundet Sted og om Resultatet deraf, saa maa denne Pligt omfatte *alle* Bøger, der vedkom Kassen, saavel de, der førtes i den almindelige Forretning, som de, der førtes særskilt vedkommende Reassurancen. Jeg finder det saa meget mindre rimeligt netop under denne Post at lægge en mildere Maalestok paa Direktionens Kontrolpligt end forøvrigt, som det er af Lundquist under de over ham optagne Forhør forklaret, at det var denne Reassurancekasse, der var Aarsag i hans Subus, og at det ikke var hans Arrangement, at Bøger og Kasse for Reassurancen holdtes udenfor Østlandskes almindelige. Han tilføier, at hvis Kassabogen havde været revideret, og der havde været spurgt efter Beholdningen, vilde det hele Forhold derved have ligget klart i Dagen, og at han ikke syntes, det var rigtigt, at saa store Beløb skulde være unddraget enhver Kontrol. Han udtaler endelig, at Reassuranceuregelmæssighederne danner Indledningen til Underballancen.

Førstvoterendes almindelige Bemærkninger om Grundlaget for og Omfanget af Direktionens Kontrolpligt finder jeg intet væsentligt at indvende mod, men jeg lægger dog til Begrundelse af det Krav, som her er reist mod Direktionen, en større Vægt end Førstvoterende, saavidt jeg opfattede ham, paa den Bestemmelse i § 2 af Foreningens Love, at Direktionen „fører Kontrol med Kassa- og Bogførsel, som stedse maa være à jour". Naar jeg ser dette Paalæg i Forbindelse med den af Førstvoterende

nævnte Omstændighed, at der i Foreningen ikke var nogen Kontrolkomite eller nogen anden udenfor Direktionen staaende Myndighed, der havde at udføre den Kontrol, særlig med Beholdningerne, der maa ansees som ganske nødvendig i enhver større økonomisk Virksomhed, saa maa der efter min Mening siges at være etableret en Ordning, der foreskriver Direktionen det som en Pligt at forvisse sig om, baade at Bøgernes Førelse foregaar paa en forsvarlig Maade, og at de Midler, som efter Bøgerne skal være i Behold, virkelig ogsaa er tilstede. Jeg vil ikke dermed have sagt, at Direktionen selv skulde pligte at udføre enhver til en saadan Kontrols Gjennemførelse fornøden Undersøgelse, men hvis den vilde have saadan overført paa Revisorerne, maatte den ialfald have udtrykt dette i den for disse af Direktionen udfærdigede Instrux, men denne omhandler ikke specielt, hvad under Proceduren i nærværende Sag er kaldt Beholdningskontrollen.

Hvad angaar Dechargespørgsmaalet, er det for mig afgjørende, at Godkjendelse af et Aarsregnskab ikke kan medføre befriende Virkning for et Forhold som det, der her foreligger, nemlig at en Direktion har forsømt den samme paahvilende Kontrolplikt, og at som Følge deraf en af Foreningens Tjenestemænd har faaet Anledning til at besvige Foreningen for betydelige Beløb. Under disse Omstændigheder maa Regnskabets Godkjendelse siges at være afgivet under urigtige Forudsætninger, hvilke netop er Direktionen at tilregne. Man har ikke Ret til at gaa ud fra, at om det Forhold, hvorpaa det her kommer an, var lagt frem, nemlig at Direktionen ikke havde øvet den Kontrol, som den pligtede, af Generalforsamlingen da vilde have givet Direktionen Decharge. Det bør ogsaa her, hvor Ansvaret bygges paa manglende Kontrol af Værdibeholdningerne, bemærkes, at Foreningens Aarsregnskaber eller som de kaldes Beretninger om Selskabets Virksomhed overhovedet intet direkte oplyser om Selskabets Beholdninger.

Jeg skal supplere de i de underordnede Retters Domme meddelte Oplysninger om de faktiske Forhold, der her kan være at Interesse med, at medens Direktionen i Østlandske Skibsassuranceforening var ulønnet indtil 1882, blev der fra dette Aar tilstaaet den en aarlig Godtgjørelse af tilsammen Kr. 1200, hvoraf Halvparten tilfaldt Formanden.

Det vil af det Anførte forstaaes, at min Konklusion vilde gaa ud paa, at det Ansvarsbeløb, paa Grundlag hvoraf Appellantens Tilkommende hos Indstævnte er at beregne, forhøies med Kr. 58 724,99 udover det af Førstvoterende opstillede Beløb.

Jeg anser det overflødigt at formulere denne Konklusion, da jeg, forsaavidt angaar min Dissens fra Førstvoterende, efter Raadslagningen forudsætter at være i Minoritet

Assessor *Roll:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

Jeg har dog været i nogen Tvivl, om ikke Indstævntes Forhold, naar alle Omstændigheder tages i Betragtning, ialfald under Post 3 og 4 har været saa undskyldeligt, at Ansvar billigvis bør bortfalde under disse Poster.

Hvad Post 1 angaar finder jeg i Anledning af Herr Assessor Vogts Bemærkninger specielt at burde udtale, at jeg med Førstvoterende maa antage, at Tabet under denne Post vilde være blevet det samme, om Direktionen havde fordret Opgave fra Revisionen over Kontantbeholdningens Størrelse efter Bøgerne. Direktionen vilde have faaet en Opgave lydende paa, at den forefundne Kontantbeholdning stemte med Bøgerne,

Extraordinær Assessor, Byretsassessor *Prydz:* Jeg er kommet til samme Resultat som Andenvoterende, idet jeg med ham finder, at Direktionen ikke kan fritages for Ansvar under Post 1. Reassuranceposten. Jeg tiltræder i det Væsentlige, hvad Andenvoterende forsaavidt har anført til Begrundelse.

Ligesaa tiltræder jeg Andenvoterendes Udtalelser vedkommende Dechargespørgsmaalet samt, hvad Tredievoterende har bemærket vedkommende Posterne 3 og 4.

Forøvrigt er jeg i alt Væsentligt enig med Førstvoterende.

Extraordinær Assessor, Skifteforvalter *Skattebøl:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

Extraordinær Assessor, Byskriver *Hvoslef:* Ligesaa.

Assessor *V. Scheel:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende, idet jeg derhos tiltræder de af Herr Assessor Roll gjorte Bemærkninger.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion

Overrettens Dom er saalydende:

„Den Østlandske Skibsassuranceforening“ besluttede i Generalforsamling den 18 December 1893, at Foreningen skulde opløses og likvidere fra 1 Januar 1894, i hvilken Anledning der paa en senere Generalforsamling (20 Marts 1894) blev besluttet udlignet paa Interessenterne for 1893 231 000 Kroner eller 220 % af Nettopræmien. Imidlertid opdagedes det under Likvidationen, at Foreningens Kontorchef i Tiden fra og med 1878 efterhaanden havde begaaet Underslæb til et samlet Beløb af Kr. 208 280.16, hvorefter Foreningen overgaves

til Konkursbehandling. Ifølge Status af 26 November 1895 viste Boet en Underbalance af Kr. 283,454.09, der udlignedes paa Interessenterne for 1893 med 270 % af Nettopræmien. Appellanten, der var en af disse Interessenter, afgjorde sin Andel, der udgjorde Kr. 230.43, under Forbehold af Regres mod rette Vedkommende.

Som rette Vedkommende ansaa Appellanten Foreningens Direktion, som ved Pligtforsømmelighed skulde have muliggjort Kontorchefens Underslæb og derfor, saavel samlet som dens Medlemmer enkeltvis og solidarisk, maatte være ansvarlig for det Tab, som derved var paaført Foreningen og dens Interessenter. Dette Tab er af Appellanten opgjort til ialt at andrage til Kr. 261,230.16, hvad der paa hans Part svarer til Kr. 200.82.

I den Anledning sagsøgte Appellanten Direktionens Formand, Konsul J. H. Christiansen, ved Tønsberg Bything, hvor han nedlagde saadan Paastand:

I) At Indstævnte, Konsul J. H. Christiansen, tilpligtes at betale Citanten, S. Svensson, de paasøgte Kr. 200.82 med lovlige Renter deraf fra Klagen, til Betaling sker.

Forsaavidt denne Paastand kun for en Del tages tilfølge:

II) At Indstævnte *tillige* tilpligtes at betale til Citanten Erstatning efter uvillige Mænds Skjøn optaget paa Førstnævntes Bekostning for det Tab, Citanten har lidt som Medlem af „Den Østlandske Skibsassuranceforening" derved, at Indstævnte ikke har paaseet, at den i Lovenes § 2 foreskrevne Kaution er stillet af Lundqvist som Kasserer i Foreningen, tilligemed Renter af Skjønsbeløbet, til Betaling sker, dog saaledes, at Skjønsbeløbet tillagt det efter I idømte ikke overstige Kr. 200.82.

Forsaavidt Hovedpaastanden I ikke for nogen Del tages tilfølge:

III) At Indstævnte tilpligtes at betale Citanten Erstatning efter uvillige Mænds Skjøn, optaget paa Indstævntes Bekostning for det Tab, Citanten har lidt som Medlem af „Den Østlandske Skibsassuranceforening" derved, at Indstævnte ikke har paaseet, at den i Lovenes § 2 foreskrevne Kaution er stillet af Lundqvist som Kasserer i Foreningen, dog ikke udover Kr. 200.82 tilligemed Renter af Skjønsbeløbet, til Betaling sker.

At Indstævnte i ethvert Tilfælde tilpligtes at godtgjøre Citanten Processens Omkostninger."

Citanten har derhos bemærket, at han selvfølgelig intet har imod, at Paastandens Post II og III i Tilfælde omredigeres saaledes:

„At Indstævnte tilpligtes at betale til Citanten den denne tilkommende Kvotadel $\left(\frac{85.35}{111\,026.80}\right)$ af det Tab, som Interessenterne i „Den Østlandske Skibsassuranceforening" efter Skjøn af uvillige Mænd optaget paa Indstævntes Bekostning antages at have lidt derved, at Indstævnte ikke har paaseet, at den i Lovenes § 2 foreskrevne Kaution er blevet stillet af Lundqvist som Kasserer i Foreningen, tilligemed Renter af Skjønsbeløbet til Betaling sker, dog saaledes, at Skjønsbeløbet tillagt det efter I idømte ikke overstiger Kr. 200.82.

Og paa samme Maade Post III.

Indstævnte paastod sig principalt helt frifunden og tilkjendt Procesomkostninger. Subsidiært delvis Frifindelse efter Anvisninger i Proceduren.

Ved Dom afsagt af Byfogden i Tønsberg den 22 Oktober 1901 blev i Sagen saaledes kjendt for Ret:

„Konsul J. H. Christiansen bør for S. Svenssons Tiltale i denne Sag fri at være. Sagens Omkostninger ophæves".

Denne Dom har S. Svensson ved Stævning af 27 December 1901 paaanket her til Retten, hvor han har gjentaget sin for Underretten nedlagte Paastand med Tillæg, at Indstævnte tilpligtes at udrede Sagens Omkostninger ogsaa for Overretten.

Indstævnte har nedlagt Paastand om, at Underrettens Dom stadfæstes, og at Appellanten tilpligtes at udrede tilstrækkelige Sagsomkostninger til Indstævnte.

Ved Underretten havde Indstævnte udtaget Adcitationsstævninger mod d'Herrer Otto Thoresen og Gustav Conrad Hansen som Medlemmer af Foreningens Direktion i kortere eller længere Tid samt mod Enkefru Monsen, hvis Mand, Herr Alf Monsen, ligeledes havde fungeret som Direktør, for at forbeholde sig Regres til dem i Tilfælde. Ved Overretten har Indstævnte ladet de samme Personer samt Enkefru Bonde, hvis Mand, Skibsreder G. E. Bonde, ligeledes i sin Tid var Direktionsmedlem, beskikkelsesvis underrette om Appellen med Forbehold af Regres i Tilfælde.

Med Hensyn til Sagens Gjenstand og nærmere Omstændigheder samt Parternes Procedure henvises til Underretsdommens Præmisser. Som Nyt er for Overretten af Indstævnte fremlagt en Erklæring fra den Mand, der i sin Tid som extraordinær Revisor gjennemgik „Den Østlandske Skibsassuranceforening"s Bøger med Hensyn paa Kontorchefens Underslæb, og paa hvis Revisionsarbeide Appellantens Søgsmaal væsentlig er bygget, samt en Erklæring fra nævnte Revisors Assistent. Parternes Procedure for Overretten indskrænker sig forøvrigt til i alt Væsentligt at henvise til deres Underretsprocedure.

Retten skal bemærke:

I en Forretning som heromhandlede at paalægge en ulønnet Direktion paa 5 Medlemmer foruden andre, selvsagte Pligter (se *Urakt*, Pag. 78—79) ogsaa den at „føre Kontrol med Kassa og Bogførsel, som stedse maa være à jour", blot med en Slags Assistance af 2 Revisorer, der kun har at *gjennemse* det af Kontorchefen den aarlige Generalforsamling forelæggendes Aarsregnskab, hvorved de har at gjøre sine Antegnelser, — synes i og for sig at være, baade forretningsmæssigt og juridisk set, nær sagt en Uhyrlighed; og naar man saa, samtidig med at vedtage saadanne Bestemmelser (Statuternes §§ 2 og 17), af de 5 Direktører vælger 3 udenbysboende, da maa i samme Øieblik være udelukket enhver Tanke paa en bogstavelig Fortolkning af § 2, som blandt andet skulde lede til Krav paa en daglig og effektiv Kontrol fra Direktionens Side med tilsvarende Ansvar, saaledes som Appellanten vil gjøre gjældende. Man bliver *nødt* til at ty til en lidt rimeligere Fortolkning af Bestemmelsen i § 2, som da maa blive at forstaa som et Paalæg til Direktionen om at sørge for en behørig Kontrol med Kassen og Bogførsel. Der kunde vel kanske ogsaa være Tale om at betragte Bestemmelsen mere som en Angivelse af Omfanget af Direktionens Myndighed end som et Paalæg om en paahvilende Pligt.

Om hvorledes Direktionen har forholdt sig med Hensyn til denne Kontrol før 1875, foreligger der ikke Oplysninger, men finder Retten at Bestemmelsen i § 2 i ethvert Fald maa være skeet Fyldest ved den af Direktionen i 1875 for Revisionen udfærdigede (og af denne udtrykkelig vedtagne) Instrux samtidig med Forhøielsen af Revisionslønnen. Havde paa sin Side de af *Generalforsamlingen valgte* 2 Revisorer gjort sin Pligt overensstemmende med Instruxen, vilde Kontorchefens Underslæb enten ikke have kunnet finde Sted, eller blevet opdaget i betimelig Tid.

At Direktionen ikke skulde være kompetent til at udfærdige denne Instrux, at den ingen Betydning skulde have uden Generalforsamlingens udtrykkelige Approbation, eller at Direktionen ved dens Udfærdigelse skulde have uberettiget skjøvet fra sig en den ellers paahvilende Pligt eller Ansvar, er Noget, som Retten ikke kan gaa med paa.

Direktionen havde Ret til at gaa ut fra, at Revisionen gjorde sin Pligt blandt andet ved at gjennemgaa Indførslerne i Direktionsprotokollen, og Spørgsmaalet bliver deretter, om Direktionen har gjort sig skyldig i Forsømmelighed ved at undlade den Kontrol og ved ikke at have sørget for at have det Overblik i det Hele, som i sin Almindelighed kan kræves af en Overledelse, og som da in casu kunde have ledet til en betimelig Opdagelse af Revisionens Forsømmelighed og af Kontorchefens Underslæb. Svaret paa dette Spørgsmaal vil bero paa et individuelt Skjøn, som imidlertid, efter Overrettens Mening, dog ikke paa nogen Maade kan lede til den Antagelse, at her foreligger en saa grov Forsømmelighed, at den kan begrunde Erstatningsansvar for Direktionen.

Man kunde ikke vente og forlange af Direktionen, at den skulde basere sin Virksomhed paa Mistillid og stadig være paa Post mod Misligheder og mulig Svigagtighed, og at hænge over den et Demoklessværd af strenge Pligter og Ansvar, som Appellanten gjør gjældende, gaar ikke an. Ved Statuterne, deres § 2 retteligt fortolket og den aldeles upraktiske Revisionsbestemmelse i § 17, ved Forholdets Natur og Tidens Opfatning var der etableret et Slags Godtroenhedsforhold, baseret paa Tillid.

Man maa skarpt have for Øie, at Direktionen bestod af de præsumtivt økonomisk mest selvinteresserede og tillige mest kyndige — dog ikke i et kompliceret Bogholderis Finesser — Medlemmer i eller af Foreningen. Man kan bebreide dem, at de har vist formegen Tillid, og pege paa, at ved de og de enkle, nærliggende og let overkommelige Forsigtighedsregler kunde det Hele været forebygget, og man kan forundre sig over, at deres Øine ikke tidligere er blevet opladt overfor de Foreteelser, som nu ligger saa klart i Dagen, men man kan som sagt, efter Rettens Formening, ikke tillægge dem en saa stor eller grov Forsømmelighed, at den kan begrunde et Erstatningsansvar som her paastaaet.

Overretten finder det unødent nærmere at indgaa paa de specielle Poster og omprocederede forskjellige Spørgsmaal i Sagen, og skal indskrænke sig til i saa Maade at henvise til Underretsdommen, til hvis Præmisser i det Væsentlige og til hvis Resultat den slutter sig. Ogsaa for Overretten findes Processens Omkostninger at burde ophæves."

Byrettens Dom er saalydende:

„Efter forgjæves anstillet Forliksmægling har Citanten S. Svensson ved Stævning af 2 Juli 1897 sagsøgt Indstævnte Konsul J. H. Christiansen og nedlagt saadan Paastand:

I) At Indstævnte J. H. Christiansen tilpligtes at betale til Citanten S. Svensson de paasøgte Kr. 200.82 med lovlige Renter deraf fra Klagen til Betaling sker.

Forsaavidt denne Paastand kun for en Del tages tilfølge:

II) At Indstævnte *tillige* tilpligtes at betale til Citanten Erstatning

efter uvillige Mænds Skjøn optaget paa Førstnævntes Bekostning for det Tab, Citanten har lidt som Medlem af „Den Østlandske Skibsassuranceforening derved, at Indstævnte ikke har paaseet, at den i Lovenes § 2 foreskrevne Kaution er stillet af Lundqvist som Kasserer i Foreningen tilligemed Renter af Skjønsbeløbet til Betaling sker, dog saaledes, at Skjønsbeløbet tillagt det efter I idømte ikke overstiger Kr. 200.82.

Forsaavidt Hovedpaastanden I ikke for nogen Del tages tilfølge:

III) At Indstævnte tilpligtes at betale til Citanten Erstatning efter uvillige Mænds Skjøn optaget paa Førstnævntes Bekostning for det Tab, Citanten har lidt som Medlem af „Den Østlandske Skibsassuranceforening“ derved, at Indstævnte ikke har paaseet, at den i Lovens § 2 foreskrevne Kaution er stillet af Lundqvist som Kasserer i Foreningen, dog ikke udover Kr. 200.82 tilligemed Renter af Skjønsbeløbet til Betaling sker.

IV) At Indstævnte i ethvert Tilfælde tilpligtes at godtgjøre Citanten Processens Omkostninger.

Derhos har Citanten bemærket, at han intet har imod, at hans Paastand under Post II og III omredigeres saaledes, at Indstævnte tilpligtes at betale til Citanten den denne tilkommende Kvotadel $\left(\frac{85.35}{11\,026\,80}\right)$ af det Tab, som Interessenterne i „Den Østlandske Skibsassuranceforening“ efter Skjøn af uvillige Mænd optaget paa Indstævntes Bekostning antages at have lidt derved, at Indstævnte ikke har paaseet, at den i Lovenes § 2 foreskrevne Kaution er bleven stillet af Lundqvist som Kasserer i Foreningen tilligemed Renter af Skjønsbeløbet til Betaiing sker, dog saaledes at Skjønsbeløbet tillagt det efter I idømte ikke overstiger Kr. 200.82. Og paa samme Maade under Post III.

Indstævnte paastod først Sagen udsat indtil det ved endelig Dom var afgjort, om Interessenterne i „Den Østlandske Skibsassuranceforening“ var pligtige til at betale noget og i bekræftende Fald hvormeget. Efterat den forlangte Udsættelse til nævnte Dom var falden ved nærværende Rets Kjendelse af 21 Februar 1898 var nægtet har Indstævnte taget til Gjenmæle i Realiteten og nedlagt Paastand principalt om, at Indstævnte frifindes og tilkjendes Procesomkostninger.

Subsidiært har Indstævnte for det Tilfælde, at Direktionen findes pligtig at tilsvare nogen enkelt af de i Revisionsberetningen anførte Poster paastaaet, at Delingsfaktoren beholdes uforandret, medens det andet Tal forandres efter det Resultat, Retten kommer til. Indstævnte har derhos adciteret Skibsrederne Gustav Conrad Hansen og Otto Thoresen af Christiania, samt Enkefru Monsen, som hensiddende i uskiftet Bo efter sin afdøde Mand, Konsul Alf Monsen af Tønsberg, idet han for det Tilfælde, at han skulde blive dømt til at betale det paasøgte Beløb eller nogen Del deraf, agter at gjøre Regres mod dem, der ved Siden af ham har gjort Tjeneste som Medlemmer af Foreningens Direktion eller som Suppleanter for disse.

Med Hensyn til Sagens faktiske Sammenhæng bemærkes:

„Den Østlandske Skibsassuranceforening“ begyndte sin Virksomhed den 1 Januar 1867 med Formaal ved gjensidig Forsikring at betrygge sine Medlemmer mod visse angivne Sjøskader. Foreningen blev bestyret af en Direktion bestaaende af 5 Medlemmer. De løbende Forretninger blev besørget af en Kontorchef, som antoges af Direktionen. Kontorchefen fungerede tillige som Kasserer og Bogholder. Det heder blandt andet i Lovenes § 2:

„Direktionen fører Kontrol med Kassa og Bogførsel, som stedse maa være à jour. Kassereren stiller Kaution efter Direktionens Skjøn.

Paa Generalforsamlingen den 18 December 1893 besluttedes, at Foreningen skulde opløses og liquidere fra 1 Januar 1894. Sidste Aars Direktion paatog sig at lede Afviklingen med Bistand af Kontorchefen.

Paa extraordinær Generalforsamling den 20 Marts 1894 fremlagdes en af Direktionen udfærdiget Status, hvorefter Foreningens Underbalance skulde udgjøre Kr. 230 308.91, efterat alle udækkede Erstatninger og andre tænkelige Udgifter under Liquidationen var opført, saaledes Honorarer og Salærer, Renter, Tab ved uerholdelige Fordringer etc. Det oplystes videre, at Foreningen da kun løb Resiko for 3 Skibe, hvoraf blot det ene „Dalene", senere sees at have paaført Foreningen Tab. For „Johanna", hvorom verserede Proces, blev udtrykkelig Forbehold taget.

Til Dækning af nævnte Underbalance besluttedes paa Generalforsamlingen udlignet et Tilskud paa Medlemmerne eller Interessenterne for 1893 stort Kr. 231 000 eller 220 % af Nettopræmien, hvilket Tilskud ogsaa er indbetalt. Hermed skulde efter Direktionens egen Opgave alle Foreningens Forpligtelser paa de 2 nævnte Undtagelser nær være afgjort. Ikke destomindre viste det sig snart, at Foreningen i Virkeligheden havde en betydelig Gjæld baade til Erstatningsberettigede, Banker, Reassurandører og Privatmænd som Følge af Bedragerier, forøvede af Foreningens Kontorchef Lundquist gjennem en længere Aarrække ligefra 1878, hvilke Bedragerier ogsaa var fortsatte under Liquidationen.

Paa Grund heraf toges „Den Østlandske Skibsassuranceforening"s Bo i 1895 under Konkursbehandling, og besluttede Konkursboet under Forbehold af Efterudligning at udligne hele den da existerende Underbalance ifølge Status pr. 26 November 1895 Kr. 283 454.09 paa Interessenterne for 1893.

Denne Udligning udgjorde 270 % af Nettopræmien. Citanten var i 1893 Interessent i Foreningen som Medeier i Skib „Chr. Marie" og havde som saadan erlagt en Præmie stor Kr. 85.35. Det paa ham faldende nye Tilskud udgjorde altsaa Kr. 230.43, hvilket Beløb af Citanten indbetales til Konkursboet under 24 Oktobet 1896 under Forbehold af Regres mod rette Vedkommende.

Citanten har blandt andet anført, at „Østlandske Skibsassuranceforening"s Love i Modsætning til omtrent alle andre gjensidige Foreningers Love i § 2 bestemmer, at Direktionen fører Kontrol med Kassa og „Bogførsel" som stedse maa være à jour", samt endvidere i § 17, at Revisionen alene gjennemser det aarlige Regnskab og gjør Antegnelser til samme.

Disse Bestemmelser, der aldrig er blevne forandrede, paalægger Direktørerne en ubetinget Pligt til stadig at kontrollere Kontorchefens Forretningsførsel og navnlig til at undersøge, om hans Beholdning stemmer med Bogførselen. Kontorchefen, der ansættes af Direktionen, var nemlig baade Kasserer og Bogholder, og det var for at rette paa dette mindre heldige Forhold, at Interessenterne der selv ingen Anledning havde til at føre Kontrol, fik Bestemmelsen i § 2 ind i Lovene.

Interessenterne behøvede saaledes alene at sørge for til Medlemmer af Direktionen at vælge fuldt ud habile, vederhæftige samvittighedsfuldn Mænd. Dertil kom, at Direktionens Medlemmer ialfald i de senere Aar oppebar Godtgjørelse for sit Arbeide.

Den Omstændighed, at Direktionen i 1875 udfærdigede en strengere

Instrux for Revisionen, hvorved denne gik over til at blive saakaldet daglig, kan efter Citantens Mening ikke paa nogen Maade fritage Direktørerne for den dem i Lovene paalagte Forpligtelse og Ansvar. Interessenterne har nemlig aldrig godkjendt Instruxen, og denne er derfor alene en privat Ordning mellem Direktionen og Revisionen. Hertil kommer, at Instruxen er uklar, og at det i ethvert Fald efter Lovene havde været Direktionens Pligt at paase, at Instruxen blev overholdt.

Citanten gaar dernæst over til at paavise, hvor slet Direktionen og særlig Indstævnte, der i den meste Tid var Direktionens Formand og senere Medlem af Liquidationskomiteen, har opfyldt sine Pligter. Han henviser i saa Henseende til en af Herr Sigurd Feiring afgiven Revisionsindberetning og mener, at det af denne fremgaar, at Direktionen trods Paalægget i Lovene ikke har ført nogensomhelst Kontrol med Kassa og Bogførselen, ligesom den ikke har paaseet, at Kontorchefen, saaledes som Lovene ligeledes paabyder, har stillet en passende Kaution.

Citanten gjennemgaar de enkelte Poster i Revisionsindberetningen og mener at kunne paavise, at Underslæbene allerede tidlig kunde have været opdagede og hindrede eller standsede, hvis Direktørerne havde gjort sin Pligt, idet Kontorchefen som Regel ikke har foretaget falske Posteringer eller lignende for at skjule sine Underslæb. Da Bogholderiet i en gjensidig Forening som Østlandske, hvis Regnskaber *endelig* afsluttedes for hvert Aar, var greit og let overskueligt, havde det været en let Sag for enhver Forretningsmand, selv om han ikke var særlig kyndig i Bogholderi, endog ved et flygtigt Eftersyn at komme efter Underslæbene.

Citanten paaviser, hvorledes der hvert Aar er forelagt Interessenterne Beretninger om Foreningens Virksomhed undertegnede af Direktionen, hvilke Beretninger efter hans Mening aabenbart er urigtige, idet der i samme intet Hensyn er taget til den ved Kontorchefens Underslæb forvoldte betydelige Acceptgjæld og anden Gjæld til Banker og Private.

Citanten mener endvidere, at det er utilstedeligt, at Direktionen uagtet Lovenes § 11 kun giver den Ret til at acceptere Interressenternes Trattaer for Erstatningsbeløb i en Aarrække har holdt en formelig Kassekredit i Tønsbergs Sparebank paa Kr. 100 000.00 à Kr. 200 000.00 ja lige op til Kr. 230 000.00, hvoraf en meget stor Del er anvendt til at dække Kontorchefens Underslæb.

Citanten anfører sluttelig, at det Spørgsmaal, som her foreligger til Afgjørelse, er, om skrevne og vedtagne Statuter skal kjendes ugyldige og være at anse som uskrevne, om positive Forpligtelser skal være en Nullitet.

Indstævnte har i sine Tilsvar gjort den Fortolkning af Lovenes § 2 tjældende, at Paragrafen kun indeholder et almindeligt Paalæg om, at Direkionen skal drage Omsorg for, at den hele Kassa og Bogførsel indrettes paa en betryggende Maade og under behørig Kontrol, og han mener, at Direktionen fuldt ud har opfyldt de Pligter, som efter denne Fortolkning af Lovene paahviler den. Indstævnte har ført Kontorchefen, Lundquist, som Vidne og mener, at det af dennes Forklaring fremgaar, at det i en Forening som Østlandske vilde være omtrent umuligt for en Direktion at føre en virkelig effektiv Bogholderi-Kontrol.

Ialfald maatte Direktørerne da være jevnlig tilstede og befatte sig dermed i større Udstrækning, end man vilde kunne vente af Mænd, der har egne betyde-

lige Forretninger at varetage. Derhos har Vidnet erklæret, at Tilsynet i sin fulde Konsequents eller Helhed alene kan øves af en Revision. Endvidere har Vidnet udtalt, at flere af de Mænd, der har fungeret som Direktører, antagelig har savnet Betingelserne for at øve saadan Kontrol, og Vidnet har ogsaa udtalt Tvivl, om Indstævnte havde de fornødne Kvalifikationer dertil. Indstævnte har anført, at der paa den konstituerende Generalforsamling, paa hvilken Lovene blev vedtagne, af 5 Direktører valgtes 3 udenbysboende, og han mener, at dette er Bevis for, at det ikke kunde være den samme Generalforsamlings Mening, at disse Direktører skulde føre daglig og jevnlig Kontrol med Kassa og Bogførsel. Hertil kom, at Direktørerne i Tidsrummet før 1 Januar 1882 ikke oppebar en Øres Godtgjørelse for sit Arbeide.

Indstævnte paaviser videre, at Interessenterne selv har vist yderst ringe Interesse for at øve Kontrol med Foreningens Anliggender, idet de som Regel ikke har mødt frem ved de aarlige Generalforsamlinger. Han hævder, at Direktionen i Østlandske ikke har andre eller stærkere Forpligtelser, end dem, der paahviler enhver Direktion, nemlig at den skulde varetage Foreningens Anliggender, saaledes som enhver almindelig forstandig Mand varetager sine egne Interesser.

Indstævnte paaviser dernæst, at Direktion og særlig Indstævnte som Formand havde et meget betydeligt Arbeide, samt at der i Direktionsmøderne altid foretoges Optælling af og Fortegnelser over Værdibeholdningerne det er Kassebeholdningen, Vekselbeholdningen og Bankbøgerne. Derimod sammenholdtes ikke disse Beholdninger med Bogholderiet, idet Direktionen gik ud fra, at dette var Revisionens Sag. Revisionen skulde nemlig efter Instruxen af 1875 blandt andet ogsaa gjennemgaa Direktionsprotokollerne, i hvilke de anførte Fortegnelser indførtes. Revisionen har imidlertid aldrig sammenholdt Beholdningerne efter Direktionsprotokollerne med Bogholderiet, og den har saaledes ikke gjort sin Pligt. Det er derfor foranlediget ved Revisionen og ikke ved Direktionens Feil, at Kontorchefen i saa lang Tid uopdaget har kunnet begaa Underslæb. I Forbindelse med den nye Instrux af 1875 blev ogsaa Revisionens Honorar forhøiet med 50 % og det har ialfald et enkelt Aar udgjort over Kr. 1 400.00.

Naar Citantan har anført, at Østlandskes Bogholderi var greit og let overskueligt, samt at Regnskaberne afsluttedes *endelig* hvert Aar, da har Indstævnte fremlagt en Fortegnelse over de Bøger, der førtes m. v. og mener, at det deraf fremgaar, at Bogholderiet ingenlunde kan siges at være let overskueligt.

Indstævntes Retsfuldmægtig, der i Begyndelsen af 1895 foretog en Revision af Bogholderiet, har derhos fremlagt en Erklæring, hvori han under Eds Tilbud udtaler, at Østlandskes Bøger ikke for hvert Aar har været *endelig* opgjorte og afsluttede paa nogen anden Maade end andre Forretningers Bøger.

Indstævnte benægter derhos, at Direktionen har overtaget noget strengere Ansvar, efterat Liquidationen var begyndt.

Indstævnte behandler dernæst de enkelte Poster i Revisionsberetningen og anfører, at det ikke er Direktionen, men Revisionen, som bærer Skylden for, at der har kunnet foregaa saa betydelige Underslæb.

Naar Citanten med Støtte i Revisionsindberetningen særlig har anket over, at Direktionen, efterat den i Oktober 1894 var bleven vidende om, at der af Kontorchefen var begaaet Underslæb ikke straks afskedigede denne og hindrede ham i at fortsætte med Mislighederne, har Indstævnte anført, at han

mener, at Direktionen handlede, som den gjorde, i den Tanke, at gavne Foreningen. Den vidste den Gang ikke, at Underslæbet dreiede sig om mere end Kr. 50 000.00, og Kontorchefen holdt da netop paa at starte Forretning i England, der, om den var kommen istand, vilde ha skaffet ham Midler til at dække Underbalancen. Direktionen erholdt ogsaa fra London Efterretning om, at der var gode Udsigter til, at Aktietegningen i nævnte Foretagende, der dreiede sig om £ 20 000, skulde lykkes.

Citanten har endvidere anket over, at Direktionen ikke underrettede Foreningens Kommissionærer og Agenter for at forhindre, at Kontorchefen hos dem hævede Penge, Foreningen tilhørende. Derved fik nemlig Kontorchefen Anledning til hos Gailbrath Pembroke & Co. i London at hæve £ 1051 af et Beløb, som nævnte Firma havde til Incasso for Foreningen.

Hertil har Indstævnte svaret, at Direktionen ikke kunde tænke sig Muligheden af, at Kontorchefen, der, bortseet fra de begaaede Underslæb, havde nydt adskillig Anseelse, skulde driste sig til noget saadant som det her paapegede. Dertil kom, at det nævnte Beløb endnu ikke var indkommet til Gailbraith, Pembroke & Co., saaat det var et Forskud, som Kontorchefen lot sig udbetale for Foreningens Regning.

Citanten har endvidere anket over, at Direktionen ikke har forhindret, at Kontorchefen i 1893 og 1894 af Foreningens Kassebeholdning har tilvendt sig et Beløb af henved Kr. 43 000.00. Dette Underslæb er søgt skjult alene derved, at Kontorchefen har undladt at opsummere og saldere Kassabogen. Hertil anfører Indstævnte, at ogsaa dette udelukkende er Revisionens Feil.

Revisionen havde efter Instruxen af 1875 den ubetingede Pligt at gjennemgaa Indførsler i Direktionsprotokol, Kassabog m. fl. Saalænge Revisionen ikke underrettede Direktionen om, at der forelaa Misligheder, der var i den Grad let at kontrollere, maatte Direktionen gaa ud fra, at alt var i den skjønneste Orden.

Naar Citanten sluttelig har anket over, at Direktionen har tilladt, at der stiftedes Gjæld for Foreningens Regning udenfor de i Lovenes § 11 omhandlede Tilfælde, da har Indstævnte hertil bemærket, at dette var en absolut Nødvendighed, hvis Foreningen prompte skulde opfylde sine Forpligtelser.

Præmierne forfaldt for en Del først sent paa Aaret og for den øvrige Del — nemlig Tilskuddet — først langt ud i det paafølgende Aar. Dertil kom, at Interessenterne saagodtsom aldrig betalte Præmierne ved Forfald, men ofte først lang Tid bagefter. Paa Grund heraf havde Foreningen betydelige Beløb udestaaende som Restancer, og det var en Selvfølge, at der maatte skaffes Penge tilveie ved Laan, da Foreningen ingen Formue havde. Indstævnte mener ogsaa, at alle Interessenterne maatte være bekjendt hermed eller ialfald maatte kunne indse det.

Med Hensyn til, at Kontorchefen ikke er tilpligtet at stille Kaution, anfører Indstævnte, at dette ligefrem er godkjendt af Generalforsamlingen altsaa af Interessenterne ved Behandlingen af Post 18 i Antegnelserne for 1875. Her havde Revisionen henstillet til Overveielse, om der ikke i Vakancetilfælde burde paalægges Kontorchefen at stille Kaution. Denne Antegnelse havde Kontorchefen (Lundquist), der da havde fungeret omtrent 1 Aar besvaret saaledes: Til Observation i Vakancetilfælde og Decisionen lød paa, at Antegnelserne var tilfredsstillende besvarede.

Subsidiært mener Indstævnte, at Direktionens Ansvar i denne Henseende

ikke kan strække sig udover det som Kaution samtidig foreslaaede Beløb Kr. 4 000.00.

Indstævnte har endvidere paapegt, at der i dette Beløb, for hvilket Direktionen søges gjort ansvarlig, nemlig Kr. 261 230.16, er medtaget et Beløb af Kr. 52 950.00, der ikke vedkommer Kontorchefens Underslæb, men udgjør Skifteomkostninger, Renter m. v. ja endog Tilskud, som ikke maatte indgaa. Han mener derfor, at Ansvaret i ethvert Fald maa indskrænkes til det virkelige Underslæb Kr. 208 280.16.

Sluttelig har Indstævnte anført, at da Generalforsamlingen har givet Decharge for alle Regnskaber til og med 1892, kan Direktionen under ingen Omstændighed gjøres ansvarlig for mere end de i 1893 og 1894 begaaede Underslæb.

Hertil har Citanten bemærket, at denne saakaldte Decharge ingen Betydning kan tillægges, da den er meddelt i H. t. Regnskaber, der skjønt rigtige i Formen har været aldeles urigtige i Realiteten, saaledes at Generalforsamlingerne har været ført bag Lyset med Hensyn til det virkelige Forhold.

Af de adciterede har Enkefru Monsen benægtet at have nogen Erstatningspligt og i alt væsentligt sluttet sig til Indstævntes Procedure.

Otto Thoresen har ligeledes benægtet at have nogen Erstatningspligt og udtalt, at han anser Sagen at være sig uvedkommende og derfor ikke finder Grund til at fremkomme med nogen Imødegaaelse.

Gustav Conrad Hansen har leveret en Imødegaaelse, hvori han anfører, at han som Suppleant kun har været tilkaldt i nogle faa Direktionsmøder. Han har vistnok fundet Forretningsordenen og Kontrollen i Østlandske mindre god og betryggende, men han fandt, at han som Suppleant ikke kunde blande sig i den stadig fungerende Direktions Affærer eller søge Reformer indført. Han protesterer paa det bestemteste mod Direktionens Forsøg paa at vælte en Del af sit Ansvar over paa ham og paastaar sig hos Indstævnte tilkjendt Omkostninger.

Hertil har Indstævnte bemærket, at Hansen alene er adiceret for at støtte Indstævntes Procedure, og at der ikke er Anledning til at tilkjende ham Procesomkostninger, hvorfor han paastaar sig frifunden for Hansens Tiltale i saa Henseende.

Retten skal først behandle Spørgsmaalet om Forstaaelsen af Lovene særlig §§ 2 og 17.

Efter en bogstavelig Fortolkning af § 2 skulde det paahvile Direktionen at føre stadig Kontrol med Kassa- og Bogførselen og at paase, at denne stadig var à jour.

Bogholderiet omfattede, efter hvad Indstævnte har paavist, 2 Afdelinger, hver med en Flerhed af Regnskabsbøger, hvoraf igjen flere indeholder en Mængde Conti. Saaledes indeholder Reassurancebogholderiets Hovedbog 112 Conti og Hovedafdelingens 6 Hovedbøger 595 Conti.

Direktionen, der i en længere Aarrække var ulønnet, og som delvis bestod af udenbysboende Medlemmerne, skulde altsaa stadig efterse hele dette vidtløftige Bogholderi og paase, at det var à jour.

Paa den anden Side skulde de lønnede Revisorer alene gjennemse og gjøre Antegnelser til det af Kontorchefen udarbeidede Regnskab, der skulde fremlægges paa Generalforsamlingerne i Februar.

En saadan Fortolkning af Lovenes Ord finder Retten uantagelig. Den

finder derimod, at den af Indstævnte fremholdte Fortolkning, nemlig at det kun var Meningen at paalægge Direktionen at drage Omsorg for, at den hele Kassa- og Bogførsel indrettedes paa en forsvarlig og betryggende Maade samt under behørig Kontrol, er den rimelige.

Med Hensyn til Bogholderiet har det ikke været benegtet, at dette er indrettet paa en forsvarlig Maade, og hvad Kontrollen angaar, saa har Direktionen kort efter Indstævntes Tiltrædelse af samme, ladet udarbeide en Instrux for Revisionen, der paalægger denne ganske andre Pligter end de, der indeholdes i Lovenes § 17. Medens Revisionen efter nævnte Lovparagraf var en aarlig Regnskabsrevision, gik den ved Instruxen over til at blive saakaldt daglig med Revisionen af Bøgerne efterhaanden.

Retten finder efter dette, at Direktionen i formel Henseende har gjort, hvad der efter Lovenes § 2 paalaa den, naar nævnte Paragraf fortolkes paa den af Retten antagne Maade.

Det næste Spørgsmaal bliver da, om Direktionen er erstatningspligtig, fordi den ikke har paaseet, at Revisorerne har opfyldt de dem ved Instruxen paalagte Pligter og derved lettet Kontorchefen Adgangen til at besvige Foreningen.

Som det af foranstaaende fremgaar, finder Retten ikke at Direktionen har gjort sig skyldig i Skjødesløshed eller Forsømmelighed, der kan begrunde Erstatningspligt ligeoverfor Interessenterne derved, at den ikke har paaseet, at det samlede Bogholderi var à jour.

Spørgsmaalet bliver da, om saadan Erstatningspligt kan begrundes derved, at Direktionen ikke har paaseet, at Kassabøgerne til enhver Tid var à jour og ikke sammenlignet de foreviste eller forefundne Beholdninger med Kassabogen og de vedkommende Conti.

Da det ved Instruxen var paalagt Revisionen at gjennemgaa Direktionsprotokol, Kassabog med Kassabilag, Hovedbog m. fl., finder Retten, at Direktionen med Grund maatte kunne gaa ud fra, at det var overflødigt for den at gjennemgaa de samme Bøger. Og hvad Eftertælling af Beholdningerne angaar, da er det oplyst, at Eftertælling fandt Sted i de fleste Direktionsmøder, og at Beholdningerne blev indførte i Direktionsprotokollen, hvilken Revisionen havde at efterse. Det laa da noksaa nær for Direktionen at antage, at Revisionen ogsaa undersøkte, om de saaledes indførte Beholdninger stemte med Kassabøgerne og de respektive Conti.

Retten finder, at det, navnlig i Henseende til Sammenligning af Kassebeholdningen med Kassebøgerne, vilde have været en let Sag ogsaa for Direktionen i Direktionsmøderne at forvisse sig om at begge Dele stemte. Det samme gjælder ogsaa Forholdet med Bankbøger og Vexler i Portefølje.

Naar Direktionen ikke har foretaget noget af dette, men stolet paa, at Revisionen gjorde det, kan Retten ikke finde andet, end at den saavel i denne Henseende som i flere af de foran omhandlede Forhold har gjort sig skyldig i Uagtsomhed og Forsømmelse. Men til at karakterisere denne Uagtsomhed og Forsømmelse som saa grov, at den skulde begrunde fuld Erstatningspligt ligeoverfor Interessenterne, finder Retten ikke tilstrækkelig Grund.

Citanten har som foran anført paastaaet, at Direktionen er erstatningspligtig, fordi den ikke, straks den var bleven vidende om Kontorchefens Underslæb, underrettede Galbraith, Pembroke & Co. i London og derved hindrede at Kontorchefen hos nævnte Firma hævede £ 1051.

Retten kan heller ikke finde, at denne Undladelse er af den graverende Art, at den begrunder Erstatningspligt, idet den i saa Henseende slutter sig til, hvad der foran er anført og dokumenteret fra Indstævntes Side.

Sluttelig har Citanten paastaaet, at Direktionen er erstatningspligtig, fordi den ikke overensstemmende med Lovene har sørget for, at Kontorchefen stillede Kaution.

Heller ikke i denne Henseende finder Retten, at Direktionen har gjort sig skyldig i et saadant Forhold, at den kan kjendes erstatningspligtig.

Den paagjældende Passus i Lovene lyder saa: „Kassereren stiller Kaution efter Direktionens Skjøn". Bestemmelsen af Kautionens Størrelse er efter dette ubetinget undergivet Direktionens Skjøn. Og det kan heller ikke skjønnes andet, end at det er overladt til Direktionens Skjøn, om Kontorchefen overhovedet skal stille nogen Kaution. Hvis hans Formuesforfatning havde været saadan, at det efter Direktionens Skjøn var anseet overflødigt, at han stillede Kaution, forekommer det Retten, at Lovenes Udtryk hjemler Direktionen Adgang til at undlade at kræve Kaution. Retten lægger derhos Vægt paa, at Spørgsmaalet har været forelagt paa en Generalforsamling, uden at der da fremkom noget Krav om, at Kaution skulde stilles.

Retten kommer saaledes til det Resultat, at Indstævnte maa blive at frifinde for Citantens Tiltale i denne Sag.

Processens Omkostninger findes at burde ophæves saavel i Forholdet mellem Citanten og Indstævnte som mellem Indstævnte og den adciterede G. C. Hansen.

23.

Norges Høiesteret, den 4 Mai 1907.

Finantsdepartementet
(Regjeringsadvokaten)
mod
Advokat Kr. Berg
(udebleven).

Sjøpanteret i Skib tilkommer efter *Sjøfartslovens § 268*,4 den, der paa Begjæring af Føreren af et Fiskefartøi under Fisket har forsynet ham med Garn til Fangsten.

Nærværende Sags Gjenstand og nærmere Omstændigheder vil erfares af Præmisserne til den af Stavanger Sjøret under 2 August 1906 afsagte Dom.

Ved denne Dom er saaledes kjendt for Ret:

„Advokat Kr. Berg bør for Finantsdepartementets Tiltale i denne Sag for Tiden fri at være. Sagens Omkostninger ophæves."

Sagen er indanket for Høiesteret af Finantsdepartementet, som har gjentaget sin for Sjøretten nedlagte Paastand samt derhos har paastaaet sig tilkjendt Procesomkostninger her for Retten.

Indstævnte, Advokat Kr. Berg har ikke afgivet Møde, men Varsel og Dokumentation er i Orden.

Tvisten mellem Parterne dreier sig, som det sees, i første Række om, hvorvidt der tilkommer Dampskibet „Fønix"s Rederi Sjøpanteret i Fiskedampskibet „Sprut" for den Fordring, Rederiet har i Anledning af, at „Fønix" under Islandsfisket paa Anmodning af „Sprut"s Fører overlod „Sprut" en Del Fiskegarn. Dette Spørgsmaal finder Høiesteret maa besvarss bekræftende. Aldenstund ogsaa Fartøi, der har andet Formaal end Fragtfart, indgaar under Sjøfartsloven, maa Føreren af et saadant Fartøi ifølge Lovens

§ 26 være forpligtet til at sørge for, at Fartøiet ved Afgangen er saaledes udrustet, som det særegne Formaal kræver, og ifølge Lovens § 48, naar Fartøiet befinder sig udenfor Hjemstedet, berettiget til for Rederens Regning at træffe Foranstaltning til at komplettere eller restituere Udrustningen. Men, ligesom for at Fartøi, der gaar i Godsfragt, til Udrustningen hører de Indretninger og Redskaber, der er fornødne for Ladningens Skyld, og for et Fartøi, der gaar i Passagerfragt, de Indretninger og Redskaber, der udfordres til Passagerernes Bekvemmelighed og Beskyttelse, maa til Udrustningen af f. Ex. et Dykkerfartøi, et Bugserfartøi eller et Fiskerfartøi høre de Indretninger og Redskaber, som er nødvendige, for at Fartøiet kan opfylde sin Bestemmelse. Det er altsaa i Egenskab af Fører og ikke i nogen anden Egenskab, Skipperen paa èt Fartøi af sidstomhandlede Slags handler, naar han anskaffer Gjenstande, der udkræves til den specielle Bedrift. Saaledes staar ialfald Sagen i et Tilfælde som nærværende. Hvorvidt Forholdet maatte kunne stille sig anderledes, naar en Tidsbefragter har leiet Fartøiet og efter sit Initiativ anvender Fartøiet til Fiskeexpedition, er det overflødigt at undersøge.

Antages det, at „Fønix"s Rederi i Medfør af Sjøfartslovens § 268,4 har Sjøpanteret i "Sprut", er det givet, at Rederiet har Ret til at protestere mod, at der udfærdiges Auktionsskjøde til Finantsdepartementet, før Rederiets Fordring er betalt, og man behøver da ikke at indgaa paa de øvrige Grunde, Rederiet har gjort gjældende til Støtte for denne sin Ret.

Høiesteret kommer saaledes om end ad en anden Vei til samme Resultat som Sjøretten, hvis Dom derfor vil blive at stadfæste.

To af de Voterende finder, at der ikke tilkommer „Fønix"s Rederi Sjøpanteret for dets Fordring for de til Fiskedampskibet „Spurt" overladte Garn. Denne Gjæld er nemlig ikke stiftet til Skibets Udrustning til Reisen som saadan (Sjøfartslovens § 48), men til dets Udrustning for Fangst. Men for Udgifter i dette Øiemed giver Loveus § 268,4 efter disse Voterendes Mening ikke Sjøpanteret.

En af disse Voterende finder imidlertid, at Sagen desuagtet maa gaa Departementet imod af den Grund, paa hvilken Sjørettens Dom er bygget.

Det bemærkes, at to af de Voterende principalt har voteret for, at Sagen afvises som ikke angaaende summa appellabilis. Det teense, derunder Sagen omtvistes, er nemlig Spørgsmaalet om

Departementets Pligt til at betale Kr. 415. Og om Rederiet istedetfor Departementet var optraadt som Citant og havde fordret Dom for dette Beløb, vilde Dommen for begge Parter været inappellabel.

I Henhold til det Anførte afsiges saadan

Dom:

Sjørettens Dom bør ved Magt at stande.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

udgivet af

Bestyrer i Nordisk Skibsrederforening

J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm,
og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 10 | **Aargang VIII** | **1907.**

24.

Norges Høiesteret, den 19 Juni 1907.

Thv. Bruu, A. Brecklin Andersen & Co. og Alfred Nilson
(Advokat Henrik Feragen)

mod

Skibsfører J. E. Samuelsen
(Advokat Jens P. Heyerdahl).

Føreren af et Fangstskib sagsøges til Erstatning for uberettiget at have forladt sin Post som Fører og for at have taget Skibet ud af Fangstfeltet og benyttet det som Transportskib for sig til Island. Føreren frifindes imidlertid, idet Retten finder det tilstrækkeligt godtgjort, at hans Handlemaade havde været forsvarlig af Helbredshensyn.

Extraordinær Assessor, Byretsassessor *Prydz:* Med Hensyn til nærværende Sags Gjenstand henviser jeg til Præmisserne for Tønsbergs Sjørets Dom af 8 Juli 1905, hvorved saaledes blev kjendt for Ret:

„Indstævnte J. E. Samuelsen bør for Citanterne Thv. Bruu, Thv. Thorstensen, A. Brecklin Andersen & Co. og Alfred Nilsons Tiltale i denne Sag fri at være.

Processens Omkostninger ophæves".

Dommen er afsagt under Dissens, idet et af de sjøkyndige Medlemmer voterede for, at Samuelsen skulde tilpligtes at betale Erstatning for den Skade og de Udgifter, som han ved at tage Fartøiet ud af Fangstfeltet og benytte det som Transportskib havde forvoldt Citanterne, samt Omkostninger og lovlige Renter af Skjønsbeløbet.

Sjørettens Dom er af Thv. Bruu, A. Brecklin Andersen & Co. og Alfred Nilson paaanket til Høiesteret, hvor de har ladet nedlægge saadan Paastand:

„I. At Indstævnte, Skibsfører J. E. Samuelsen, tilpligtes at betale til Appellanterne, Thv. Bruu, A. Brecklin Andersen & Co. og Alfred Nilson, Erstatning for den Skade, disse har lidt ved, at Indstævnte Sommeren 1904 uberettiget forlod sin Post som Fører af Sælfangeren „Magdalena" og ved, at han i samme Anledning tog Skibet bort fra Fangstfeltet og benyttede det som Transportskib for sig til Island, — Erstatningen at fastsætte ved lovligt Skjøn, optaget paa Indstævntes Bekostning og med lovlige Renter af Skjønsbeløbet.

II. At Indstævnte tilpligtes at betale Appellanterne Sagens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret".

Med Hensyn til, at kun tre af Citanterne ved Sjøretten har optraadt som Parter her for Retten, er det oplyst, at den fjerde Bankchef Thorstensen er afgaaet ved Døden før Sjøretsdommen, og at hans Anpart af Affæren er overtaget af de øvrige tre Appellanter samt Samuelsen.

Indstævnte Samuelsen har ladet nedlægge saadan Paastand:

At Sjørettens Dom stadfæstes, og at Indstævnte hos Appellanterne in solidum tilkjendes Processens Omkostninger for Høiesteret.

Jeg kommer til samme Resultat som Sjøretten og kan i alt Væsentligt tiltræde, hvad dennes Majoritet til Begrundelse har anført. Naar det dissenterende Medlem har gjort Bemærkning om, at Samuelsen efter al Sandsynlighed havde havt Anledning til at komme iland med den Hvalfangerbaad, som var ved Siden af „Magdalena" den 12 Juni, skal jeg desangaaende udtale, at der efter de foreliggende Oplysninger havde været Storm i Dagene den 14 og 15 Juni, og jeg finder det ganske rimeligt, at denne Storm kan have bidraget i væsentlig Grad til at forværre Samuelsens Tilstand. Jeg mener derfor, at det ikke kan lægges ham tillast, at han ikke allerede den 12 Juni indsaa, at det vilde være det

rigtigste at forlade Fartøiet og overgive Kommandoen til 3die Hovedvidne.

Jeg mener i det hele med Sjørettens Majoritet, at der maa lægges en afgjørende Vægt paa de to fra Samuelsen tilveiebragte Lægeerklæringer. Her for Retten er derhos dokumenteret en Skrivelse fra A. G. Asgeirson. Isafjord paa Island, til Bankchef Thorstensen af 11 November 1904, der sees at være Svar paa en Forespørgsel fra Thorstensen angaaende Samuelsens Tilstand under hans Ophold i Asgeirsons Hus efter Ankomsten til Isafjord. Han indlader sig ikke i denne Skrivelse paa bestemte Udtalelser, men han siger dog saa meget, at han vistnok maa antages at have faaet et Indtryk af, at Tilstanden var noksaa betænkelig. Det udtales saaledes. at Samuelsen saa ud til at være meget nedbøiet og nervøs, at han gjorde Indtryk af at lide mere sjæleligt end legemligt, ligesom Asgeirson ogsaa omtaler Samuelsens „stadigt urolige Blik“.

Jeg vil saaledes votere for Stadfæstelse af Sjørettens Dom, men jeg finder dog, at Sagen frembyder saavidt Tvivl, at der maa være Føie til at ophæve Omkostningerne for Høiesteret.

Konklusion:

Sjørettens Dom bør ved Magt at stande. Processens Omkostninger for Høiesteret ophæves.

Extraordinær Assessor, Skifteforvalter *Skattebøl:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende. Jeg mener ligesom han, at det ikke kan anføres som en Omstændighed, der taler mod Samuelsen, at han ikke forlod Fartøiet allerede den 12 Juni, om dertil havde været Anledning. Jeg skal her bemærke, at det sees, at man ved Sjøretten er gaaet ud fra, at Indstævnte med sit Fartøi forlod Fangstfeltet den 15 Juni. Det er imidlertid nu mellem Parterne paa det Rene, at dette først skeede den 18 Juni omtrent Kl. 12 Middag. Der er saaledes hengaaet hele 6 Dage siden 12te, og det forekommer mig noksaa rimeligt, at denne Tid har gjort det end mere klart for Samuelsen, end det før var, at han ikke længere kunde forblive ombord.

Assessor *Hagerup Bull:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med de foregaaende Voterende.

Assessor *Thoresen:* Jeg kommer til et andet Resultat end de tidligere Voterende. Nærværende Sags Afgjørelse beror paa, hvorvidt Indstævnte har havt tilstrækkelig Grund til, saaledes som skeet, at tage Skibet ud af Fangstfeltet og benytte det som

Transportskib til Island i Tidsrummet 18—23 Juni 1904. Det maa ansees paa det Rene, at hverken Mangel paa Vand eller Kul har nødvendiggjort saadant. Det skulde altsaa have været den af Indstævnte paaberaabte Nervøsitet, der har været den afgjørende Grund, og Sjørettens Flertal sees ogsaa at have anseet det godtgjort, at Indstævnte har været alvorlig nervøst overanstrengt efter den sidste Storm i Ishavet, saaledes at han absolut maatte have Ro og Hvile, saaledes som Lægen udtaler; Rettens Majoritet finder derfor, at det har været forsvarligt at sætte Kurs for nærmeste Land for hurtigst og billigst at naa Land og fratræde Stillingen som Fører af en Sælfanger, særlig naar han kunde overlade den til en Mand, som Aaret før havde indehavt denne Stilling.

Det er fra Appellantens Side gjort gjældende, at den af Indstævnte paaberaabte Nervøsitet ikke var den virkelige, ialfald ikke den væsentlige Grund til Indstævntes Adfærd, men at Grunden dels var Ængstelse for at fare med „Magdalena" og dels at han har været misfornøiet med, at Skibet ingen Fangst gjorde og derfor helst ønskede at fratræde Skibet. Jeg skal ikke indlade mig nærmere paa, hvad Appellanten i saa Henseende har gjort gjældende, der forøvrigt ikke savner Støtte i Sagens Oplysninger. Jeg vil her navnlig paapege en Erklæring fra B. Sørensen af 1 December 1904, der af ham er beediget som Vidne.

Deri heder det:

„Efterat Samuelsen iaar sammen med de andre havde leiet „Magdalena" kom han tilfældigvis ombord i Hvalfangerbaaden „Tordenskjold", som dengang laa ved Tønsberg Brygge.

Han omtalte da, at Alfred Nilson havde forsøgt at faa hævet Leiekontrakten, hvilken han (Samuelsen) bestemt havde fraraadet.

Paa min Udtalelse om, at jeg nu synes, det nu var forsent at gaa ud med „Magdalena" paa Sælfangst, svarede han, at der er Sæl nok.

Efterat Samuelsens Medinteressenter havde anlagt Proces mod ham nu i Høst, talte han med mig om sit Forhold som Fører iaar. Han nævnte ikke et Ord om Sygdom eller, at det skulde være af den Grund, han var gaaet fra Fartøiet; han sagde, at han ingen Fangst fik og derfor blev lei af hele Greia og seilede til Island og gik iland der. Jeg svarede hertil: „Ja, man kan nok blive lei, og jeg har selv været saa lei, at jeg har havt Taarer i Oinene, men jeg har aldrig tænkt mig at kunne slippe fra det for det. Jeg har anseet mig nødt til at staa ombord og

gjøre saa godt, jeg har kunnet for at rette paa det". Men selv om man gaar ud fra, at Indstævnte har lidt af Nervøsitet, og at dette var Grunden til, at han i den bedste Fangsttid forlod Fangstfeltet og gik til Island med Skibet, kan jeg ikke finde, at denne Indstævntes Adfærd var tilstrækkelig begrundet. Det skjønnes ikke, hvorfor ikke Indstævnte, naar han under disse Omstændigheder følte sig ude af Stand til at føre Kommandoen over Skibet, kunde have overladt Kommandoen til en anden og forblevet ombord paa Skibet i de 3 à 4 Uger, som var igjen af Fangsttiden. Det er oplyst, at Skibet var godt og bekvemt indrettet. Der er i de fremlagte Lægeerklæringer, navnlig i den af Distriktslægen paa Island under 26 Juni 1904 udstedte Erklæring, intet, som taler mod en saadan Ordning. Erklæringen gaar alene ud paa, at Indstævnte, som har lidt og lider af Nervøsitet, maa absolut paa Grund af denne sin Sygdom have Ro og Hvile i længere Tid. Det er ogsaa oplyst, som af Førstvoterende bemærket, at man den 12 Juni 1904 praiede en Hvalfanger fra Island; der kunde maaske have været Anledning for Indstævnte til med dette Skib at komme til Island, men nogen Henvendelse i Sagens Anledning til dette kan ikke sees at have fundet Sted. Forsaavidt som Indstævnte, saaledes som af ham paastaaet, har lidt af Nervøsitet, kan det ikke betvivles, at denne allerede den 12 Juni 1904 maa have været tilstede. Jeg vil her henpege paa den af Politilæge Christiansen i Tønsberg den 30 September 1904 afgivne Erklæring, hvori bl. a. anføres:

„Af den idag foretagne Examination af Kaptein Samuelsen fremgaar, at han ca. 11 Mai begyndte at lide af stærk Angst, idet hans Fartøi under stærke Storme holdt paa at drive iland paa Island. Han oplyser, at han af og til flere Dage itræk var søvnløs — optil 5—6 Døgn, hvilket havde Indflydelse paa hans Aandsevner, saa han undertiden havde vanskelig for at skrive og læse. Han ansaa sig uskikket til at staa som Fører af Fartøiet og forlod det den 21 Juni 1904".

Det kan i denne Forbindelse bemærkes, at Indstævnte har opholdt sig 5 Dage paa Island, før han søgte Læge. Det er heller ikke oplyst, at Indstævnte, før han tog ud med „Magdalena", har lidt af Nervøsitet, og heller ikke at han efter sin Hjemkomst har lidt deraf. Efter dette finder jeg ikke, at Indstævnte har havt tilstrækkelig Grund til, saaledes som skeet, i Juni 1904 at tage Skibet ud af Fangstfeltet.

Jeg finder derhos overveiende Grund til at antage, at denne

Indstævntes Adfærd maa have bevirket Tab for Skibets Rederi, som derved høist sandsynlig er gaaet Glip af en betydelig Fangst. Jeg henviser her specielt til 1ste og 2det Hovedvidners Forklaringer. Jeg antager paa Grund heraf, at Indstævnte efter Sjøfartslovens § 59 maa være Erstatningspligtig, saaledes som af Sjørettens Minoritet antaget, hvilket af Appellanten subsidiært er paastaaet.

At tilkjende nogen Erstatning, fordi Indstævnte har fratraadt Kommandoen af Skibet og overladt den til Tømmermanden, der tidligere havde ført Fartøiet, finder jeg ikke, at der er tilstrækkelig Grund til. Det er ikke oplyst eller sandsynliggjort, at noget Tab ved denne Forandring i Kommandoen er bevirket.

Processens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret antages at burde ophæves.

Da jeg efter den stedfundne foreløbige Konferance ved, at jeg er i Minoritet med min Mening, finder jeg det ikke paakrævet at formulere nogen Konklusion.

Assessor *Roll:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende, idet jeg derhos tiltræder Hr. Assessor Skattebøls Bemærkninger. Ligeoverfor hvad Hr. Assessor Thoresen har anført, vil jeg særskilt bemærke, at jeg med Sjørettens Majoritet finder, at det efter Beskaffenheden af den Sygdom, hvoraf Samuelsen led, ikke kunde forlanges, at han forblev ombord. Det er ogsaa i Politilæge Christiansens Erklæring udtrykkelig udtalt, at Samuelsen for sin Helbreds Skyld havde den Pligt at reise hjem fra Polaregnene, da han blev nervøst overanstrengt.

Extraordinær Assessor, Lagmand *Vogt:* Enig med Hr. Assessor Roll.

Justitiarius *Løchen:* Ligesaa.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

Sjørettens Dom er saalydende:

Ved Sjøretsstævning af 5 September 1904 har Citanterne Kjøbmand Thv. Bruu, Bankchef Thv. Thorstensen, A. Brecklin Andersen & Co. og Ingeniør Alfred Nilson sagsøgt Indstævnte Skibsfører J. E. Samuelsen og nedlagt saadan Paastand:

At J. E. Samuelsen tilpligtes at betale Citanterne al den Skade disse har lidt, baade ved at han uberettiget har forladt sin Post som Fører af Fangstskibet „Magdalena", og ved at han har taget Skibet ud af Fangsten og benyttet det som Transportskib for sig. Erstatningen er paastaaet fastsat enten for hver enkel Forseelse eller for begge to samlet. Erstatningen er derhos paastaaet fastsat ved uvillige Mænds Skjøn paa Indstævntes Bekostning. Vi-

dere har Citanterne paastaaet sig tilkjendt lovlige Renter af Skjønsbeløbet samt tilstrækkelige Sjøretsomkostninger.

Indstævnte har nedlagt saadan Paastand:

1) At Indstævnte J. E. Samuelsen frifindes.

2) At Citanterne tilpligtes at betale Instævnte Sagens Omkostninger.

3) At Citanterne idømmes Mulkt for unødig Trætte.

Forligsmægling er uden Resultat anstillet ved Retten.

Vaaren 1904 indgik Citanterne og Indstævnte et Konsortium og leiede Sælfangerdampskibet Magdalena til Sælfangst Sommeren 1904, idet Indstævnte skulde være Skibets Fører. Samtlige var interesserede for hver 1/6 Part i Foretagendet. Skibet forlod Hjemstedet den 19 April 1904. Da det var kommet op i Ishavet indtraf der stormende Veir tildels med Taage og indtil Midten af Juni havde de ikke gjort nævneværdig Fangst. Den 15 Juni forlod Indstævnte med Skibet Fangstfeltet og satte Kursen mod Isafjord paa Island, hvor han den 21 s. Md. forlod Fartøiet og gik iland. Forinden han forlod Skibet, tilkaldte Indstævnte den 20 Juni begge Styrmændene, Tømmermanden og en Skytter. Til disse sagde han, at han var søvnløs og maatte forlade Skibet. Samtidig overlod han Kommandoen over dette til dem, som han havde sammenkaldt, dog saaledes at Tømmermanden, 3 Hovedvidne skulde have Overkommandoen, fordi han havde Skippercertifikat og Aaret forud havde ført Skibet.

Efterat Skibet i Isafjord havde fyldt endel Vand og forsynet sig med 15 Tons Kul, vendte det under 3 Hovedvidnes Kommando tilbage til Fangstfeltet og kom efter endt Fangst tilbage til Hjemstedet i Begyndelsen af August med en Fangst af ca. 1 000 Klapmyds.

Indstævnte opholdt sig paa Island nogle Dage, hvorefter han over Skotland og Kjøbenhavn reiste hjem. Under Opholdet paa Island henvendte Indstævnte sig til Distriktslægen i Hesteyri, der meddelte ham en Attest, dat. 26 Juni, indeholdende at Indstævnte „har lidt og lider af Nervøsitet og maa absolut paa Grund af denne sin Sygdom have Ro og Hvile i længere Tid."

Der er endvidere fremlagt en Erklæring fra By- og Politilæge Christiansen, dateret 30 Septbr. 1904, hvori udtales, at Indstævnte „for sin Helbreds Skyld havde den Pligt at reise hjem fra Polaregnene".

Der er fra begge Sider ført flere Vidner. Betræffende Spørgsmaalet, om hvorvidt Instævnte paa Grund af Sygdom var nødsaget til at forlade Fangstfeltet og gaa iland, har de fra Citanternes Side førte Vidner i det væsentligste forklaret, at de vistnok mærkede, at Indstævnte var noget anderledes, end han paa tidligere Ishavsture havde været. Men de tilskrev dette den Omstændighed, at han ikke følte sig tryg ombord i Magdalena eller at han var ræd. Disse Vidner har ogsaa provet, at Indstævnte for dem ikke har angivet Sygdom, høi Grad af Søvnløshed eller Nervøsitet som Grund til, at han tog Skibet bort fra Fangstfeltet til Island og forlod det der. De anfører videre, at der den 12 Juni, under godt Veir, laa en Hvalfangerbaad fra Island lige i Nærheden af Magdalena, og de antager, at hvis Indst. da havde spurgt om Tilladelse til at følge med den til Island og Hvalfangerbaaden havde tilladt det, havde der intet været iveien derfor.

Enkelte af Hovedvidnerne har derhos provet, at de har talt med Indstævnte, efterat han har kommen hjem, og at han heller ikke da har angivet Sygdom eller høi Grad af Nervøsitet som Grund for, at han forlod Fartøiet og reiste hjem. Disse Vidner har faaet det Indtryk af Indstævntes Udtalelser,

at „han var lei af hele Greia“ og at han ansaa sig berettiget til at gaa fra Fartøiet, naar han kunde sætte en anden til at føre dette i sit Sted.

Et Par af Hovedvidnerne har provet, at de fik det Indtryk, at Indstævnte gjerne vilde finde Feil ved Skibet eller dets Udrustning som Grund for at han anløb Island. Med Hensyn til Spørgsmaalet om hvorvidt det af Hensyn til Skibets Udrustning — navnlig Forsyning af Vand og Kul — var nødvendigt at forlade Fangstfeltet og anløbe Island, gaar Vidneforklaringerne i det store og hele ud paa, at saadan Foranstaltning ikke var fornøden.

Flere af de fra Indstævntes Side førte Vidner har forklaret, at de syntes, at Indstævnte paa den heromhandlede Tur ikke var saaledes, som de havde været vant til at se ham tidligere. Navnlig sov han mindre, end han sedvanlig havde gjort paa tidligere Ture, og de antager, at han deraf blev „sliten“.

Et af Vidnerne har forklaret, at Indstævnte mod Sædvane var ængstelig og ræd, at han var skjælvhændt og at han ved en Leilighed fremkom med en besynderlig Bemærkning om Baadløiperne. Foruden de før omhandlede Erklæringer fra Distriktslægen i Hesteyri og fra By- og Politilæge Christiansen, har Indstævnte tillige fremlagt en Erklæring fra Dr. Hans Daae i Christiania.

Denne sidste Erklæring udviser, at Indstævnte i Februar 1904 var under Lægebehandling for en Ørebetændelse og Doktoren mener, at Nattevaag og Aandsspænding og Hjernearbeide i Forbindelse med Ophold i fugtigt og koldt Klima og stormende Veir kan have havt en særlig skadelig Indflydelse paa Indstævnte, efterat han havde gjennemgaaet den nævnte Øresygdom.

Indstævnte har videre fremlagt en Erklæring fra Skibsrederfirmaet T. Thommesen & Søn i Arendal, for hvem Indstævnte har ført Sælfangerfartøi i 12 Aar. I Erklæringen, hvis Indhold er bekræftet og beediget af en af Firmaets Indehavere, udtales, at Indstævnte „i denne lange Tid (12 Aar) har udført sit Hverv til vor fulde Tilfredshed, været paapasselig, ædruelig og i det hele taget været saaledes, som en Ishavsskipper bør være“. Under et i Arendal optaget Thingsvidne har bemeldte Deltager i Firmaet ogsaa udtalt, at han aldrig har hørt, at Indstævnte har vist Tegn til Frygtsomhed, tværtom, han har altid havt Ord for at drive paa, og aldrig skyet noget for at trænge frem til Fangstfeltet. Endelig har Indstævnte fremlagt en Erklæring fra en dansk Videnskabsmand Cand. phil. Ette, der i 7 Maaneder har været ombord i det af Indstævnte førte Dampskib „Viking“ paa Sælfangst. Cand. Ette udtaler, at hans Indtryk af Indstævnte er, at denne „er en Mand, der med aldrig svigtende Energi, Nidkjærhed og Udholdenhed tidlig og silde tilbringer Tiden i Tønden for at skaffe den mest mulige Fangst ombord“.

Citanten har i det Væsentlige anført:

Det var efter Indstævntes Foranledning at Konsortiet blev dannet, og det var i Tillid til Indstævntes Forespeilinger om, at det var en let Sag at „slaa sig fuld af Sæl“ og i Tillid til hans gode Attester og hans tidligere Held paa Ishavet, at Citanterne gik med paa Foretagendet. Citanterne benægter, at Indstævnte var syg eller overnervøs paa Turen, de mener, at Forholdet var det, at Indstævnte blev „lei af hele Greia“, fordi han ingen Sæl fik, og at han mente at redde sit Renomé som heldig Ishavsskipper ved at foregive Sygdom og derved slippe fra Skibet. Sin Paastand om, at Indstævnte ikke var syg, støtter Citanterne paa, at Indstævnte, da 1ste Hovedvidne den 12 Juni kom ombord til ham og spurgte om, hvorledes det stod til, svarede: Tak bare

bra, samt paa, at Indstævnte heller ikke efterat han var kommen hjem, har angivet Sygdom eller Nervøsitet som Grund for at han forlod Fartøiet.

Med Hensyn til de fremlagte Lægeerklæringer har Citanten udtalt, at det er et gjængs Ord„ at det er ingen Sag at skaffe sig en Lægeattest. Han mener, at Lægerne har ladet sig narre til at udstede Attesterne ved Simulation fra Indstævntes Side.

Angaaende Attesten fra T. Thommesen & Søn, da har Citanterne, forinden Thingsvidnet i Arendal optoges, udtalt, at „det er mere end bekjendt for enhver af os, at naar man skal give en Attest, giver man den i de mest mulig velvillige Udtryk, naar man ikke har noget *absolut graverende* at udsætte paa Manden".

Efterat Erklæringen er tiltraadt og edelig bekræftet af et Medlem af Firmaet, har Citanterne benægtet den som ikke beediget af den, der har udstedt den. Cand. Ettes Erklæring har Citanterne benægtet som ubeediget og fordi Udstederen efter Citanternes Mening mangler Autoritet paa dette Omraade.

I Henhold hertil mener Citanterne, at Indstævnte har forbrudt sig mod Sjøfartslovens § 59 og at han derfor er forpligtet til at betale Citanterne Erstatning for alt det Tab, de har lidt, saavel ved. at Indstævnte i den Tid han havde Kommandoen over Skibet, undlod at søge ind i Isen, hvor der var Udsigt til Fangst, som ved at han tog Skibet bort fra Fangstfeltet og benyttede det som Transportskib for sig til Island og endelig fordi han der uden Grund forlod Skibet og reiste hjem.

Indstævntes Procedure gaar væsentlig ud paa følgende:

Citanternes Grunde til at overdrage Indstævnte Førerstillingen paa „Magdalena" var baseret paa Tillid til Kaptein Samuelsens Erfaring og Dygtighed som „Sælfanger", som Citanternes Sagfører udtrykker sig. At Citanterne havde gode Grunde til denne sin Tillid, mener Indstævnte at have godtgjort, særlig ved sin Attest fra sine tidligere Redere, suppleret ved det i Arendal optagne Thingsvidne, hvor en af disse Redere udtaler, at Indstævnte hørte til Firmaets dygtigste Ishavsskippere; paa Spørgsmaal om Indstævnte havde vist Tegn til Frygtsomhed, svares: nei, tværtom har han altid havt Ord for at drive paa og ikke skyet noget for at kunne trænge frem til Fangstfeltet.

Forøvrigt henvises til de førte Kontravidners Prov, hvoraf fremgaar at Indstævnte ikke før har vist sig som nogen frygtsom Mand.

Foruden at forsøge at godtgjøre Indstævntes Dygtighed og Energi som Ishavsskipper paapeges Indstævntes betydelige Interesse i et heldigt Udfald af Expeditionen. Han var interesseret med $^1/_5$, altsaa lige med hver af Citanterne, desuden skulde han have fast Hyre og 12 Mands Lod, hvortil kommer Hensynet til hans gode Renomé som Ishavsskipper.

Dette er den Baggrund, Indstævnte har ment, at hans Optræden maa sees imod og disse Omstændigheder findes i og for sig af Indstævnte at maatte tale imod, at han optraadte som han gjorde, hvis ikke Sygdom havde gjort hans Handlemaade paatrængende nødvendig for ham.

Bevis for sin Sygdom mener Indstævnte at have ført og henviser i saa Henseende til de fremlagte Lægeerklæringer fra Distriktslæge Thorvaldsen i Hesteyri, erhvervet paa Island nogle Dage efter Indstævntes Ankomst did og fra By- og Politilæge Christiansen i Tønsberg. Desuden henvises til 1ste og 2det Kontravidnes Prov, hvorefter Indstævnte skal have klaget over Søvnløshed. Insinuationerne overfor Lægestanden, at det ingen Sag skulde være at skaffe

sig en Lægeattest tilbagevises bestemt, ligeledes Udtalelserne fra Citanterne om Attester i sin Almindelighed. De førte Hovedvidners Prov angaaende Indstævntes Helbredstilstand formener Indstævnte, at der liden Vægt kan lægges paa, da de formentlig liden Rede har paa den heromhandlede Sygdom — Nervøsitet — og tildels ogsaa medgiver dette.

Indstævnte formener saaledes at have godtgjort og ført et saa godt Bevis som overhovedet gjørligt for Indstævntes Sygdom og hans Berettigelse til at handle som han gjorde, at gaa ind til Island og forlade Skibet, særlig da han kunde overlade Kommandoen til en Mand, der Aaret før havde indehavt den paa samme Skib.

Indstævnte mener, at noget Tab ved at Skibet gik ind til Island, ikke lader sig paavise og henviser til Stævningen og den oprindelig nedlagte Paastand, naar Citanterne senere i Sagen har inddraget Spørgsmaalet om Indstævnte har gjort sin Pligt, før han satte Kursen for Island, ved at begive sig ind i Isen naar Leilighed til Fangst gaves. Indstævnte protesterer mod dette Spørgsmaals Inddragning i nærværende Proces. Indstævnte formener videre, at det ikke kan bebreides ham, at han saalænge som muligt ventede før han besluttede sig til at forlade Skibet og ikke allerede 12 Juni søgte at komme med den Hvalbaad Indstævnte praiede. Indstævnte anfører i denne Anledning, at Citanten ikke havde godtgjort, at der havde været Anledning for Indstævnte til at blive med denne Baad til Island.

Efter Sammentræffet med nævnte Hvalbaad brød atter en heftig Storm løs, der — mener Indstævnte — bragte ham til det Point af Nervøsitet, at han ikke længere fandt det forsvarligt at blive ombord.

Som Bimotiv til at søge Island anføres af Indstævnte, at man trængte Vand, uden at dette Motiv fremhæves stærkere. Afstikkeren til Island gjordes saa kort som muligt.

Idet ***Rettens Majoritet***, der bestaar af Formanden og et Medlem, efter det under Sagen fremskaffede Materiale er kommen til et for Indstævnte frifindende Resultat, skal den i Korthed bemærke:

Det findes godtgjort, at Indstævnte i en Række af Aar har vist sig som en dygtig og frygtløs Ishavsskipper. Retten henviser herved væsentlig til den fremlagte Attest fra et 12-aarigt Arbeide i T. Thommesen & Søns Tjeneste som Skipper paa en Sælfanger. Denne Attest er tilfulde bestyrket ved det i Arendal optagne Thingsvidne.

Videre vil Rettens Majoritet paapege den betydelige Interesse Indstævnte havde i Expeditionens Udfald, den stærkeste Interesse nogen enkelt Mand overhovedet havde deri saavel ved sin økonomiske Interesse som ved Interessen for sit Renomé som Sælfanger og Ishavsskipper. Dette vilde lide stærkt ved en Optræden som Indstævntes, hvis han ikke havde vægtige Grunde til at optræde som han gjorde.

Paa Grund af disse Momenter findes Præsumptionen for, at Indstævnte havde vægtige Grunde for sin Optræden, at være stærk.

De Motiver, Citanterne synes at have pegt paa som Forklaring for Indstævntes Optræden, findes ikke tilstrækkelig begrundede og beviste.

Rettens Majoritet kan ikke finde det antageligt uden et bindende Bevis, at en Mand med Indstævntes Fortid og Forudsætninger optræder som skeet paa Grund af Rædsel — som ikke er begrundet i Sygdom — og fordi han blev „lei af hele Greia“.

Ved Siden af denne Præsumption finder Rettens Majoritet, at Indstævnte har ført et saavidt bindende Bevis for at Sygdom har været Aarsag til hans Optræden, som det efter Omstændighederne skal kunne kræves.

Rettens Majoritet henviser herved til de 2 fremlagte Lægeerklæringer fra Distriktslæge Thorvaldsen i Hesteyri paa Island og fra By- og Politilæge V. Christiansen, Tønsberg.

Den første gaar ud paa, at Indstævnte den 26 Juni 1904 har lidt og led af Nervøsitet og paa Grund af denne sin Sygdom absolut maatte have Ro og Hvile i længere Tid. Denne Erklæring fra en Embedslæge er vedtaget som beediget. Den anden Erklæring fra Dr. Christiansen bygger paa den første Erklæring, Indstævntes Forklaring om sin Tilstand og paa Lægens mangeaarige Erfaring om Ishavsfartens Indvirkning paa Nervesystemet — Indstævntes Broder lider saaledes af en Sindsaberration efter en Ishavstur. Bylægens Erklæring gaar ud paa, at det er hans Opfatning, at Indstævnte for sin Helbreds Skyld havde den *Pligt* at reise hjem fra Polaregnene.

Rettens Majoritet drister sig ikke til at sætte ud af Betragtning disse sagkyndige Erklæringer fra offentlige Embeds- og Bestillingsmænd som upaalidelige Lægeattester, „som det ingen Sag er at skaffe sig".

Retten vil ikke tilbageholde sin Bemærkning om Citanternes Sagførers Anførsler herom. Retten beklager, at de herom faldne Udtalelser er fremkomne.

At de attesterende Læger i nærværende Tilfælde skulde være ført bag Lyset ved Simulation foreligger der intet blandt Sagens Akter, der kan berettige til at tro.

De af Citanterne om Indstævntes Søvnløshed eller Helbred førte Vidners Prov findes af liden Vægt overfor de foreliggende Erklæringer og 1ste og 2det Kontravidnes positive Prov. At en ellers kraftig Mand ikke klager over Nervøsitet overfor sit Mandskab eller overfor et tilfældigt kortvarigt Besøg kan ikke bevise, at han *ikke* har været søvnløs og nervøs.

Gaar man først ud fra, at Indstævnte har godtgjort, at han har været alvorlig nervøst overanstrængt efter den sidste Storm i Ishavet, saaledes at han absolut maatte have Ro og Hvile, saaledes som Lægen paa Island udtaler, finder Rettens Majoritet, at det ogsaa har været forsvarligt at sætte Kurs for nærmeste Land, for hurtigst og billigst at naa Land og fratræde Stillingen som Fører af en Sælfanger, særlig naar han kunde overlade den til en Mand, som Aaret før havde indehavt denne Stilling.

Rettens Majoritet finder, at det ikke fra Citanternes Side er godtgjort Omstændigheder, der skulde have gjort det til en Pligt for Indstævnte at forlade Skibet, allerede da han prajede den omhandlede Hvalbaad. Forholdene i Dagene derefter kan have nødvendiggjort — og først da nødvendiggjort — det Skridt Indstævnte tog, saaledes som af Indstævnte anført.

Spørgsmaalet om Indstævntes Opfyldelse af sine Pligter før han satte Kursen for Island og forlod Fartøiet, formenes det efter Stævningen ikke Anledning til at indtage i nærværende Proces.

Processens Omkostninger findes af Rettens Majoritet at burde ophæves.

Minoriteten skal bemerke:

I Henhold til det under Sagen Oplyste, har Indstævnte forladt sin Post som Fører af D/S „Magdalena" samt forladt Fangstfeltet og brugt Fangstfartøiet „Magdalena" til at bringe sig iland paa Island. Hvad angaar, at Indstævnte-

har forladt sin Post, formenes der herved ikke at være forvoldt Citanterne paaviselig Skade hvorfor Indstævnte forsaavidt ikke pligter at yde Erstatning.

Minoriteten finder derimod i Henhold til Sjøfartslovens § 59 ikke at han var *berettiget* hverken til at forlade sin Post eller til at tage Fartøiet ud af Fangstfeltet og benytte det til Transportskib, thi selv om han havde været syg, havde han efter al Sandsynlighed havt Anledning til at komme iland med den Hvalfangerbaad, som var ved Siden af „Magdalena“ den 12 Juni; men han forhørte sig ikke engang herom.

Minoriteten finder, at Indstævnte bør tilpligtes at betale Erstatning for den Skade og de Udgifter, som Indstævnte ved at have taget Fartøiet ud af Fangstfeltet og benyttet det som Transportskib for sig, har forvoldt Citanterne.

Erstatningen at fastsætte ved uvillige Mænds Skjøn optaget paa Indstævntes Bekostning.

Minoriteten finder derhos, at Indstævnte bør tilpligtes at betale Sjøretsomkostninger samt lovlige Renter af Skjønsbeløbet indtil Betaling sker.

25.

Kungl. Maj:ts dom, den 25 Mars 1907.

Fredr. Norberg i Skillinge såsom hufvudredare för skonerten „Svea“ m.fl.

mot

Sunds Aktiebolag.

Enligt certeparti skall lastning ske under tolf löpande arbetsdagar, räknade från dagen efter det skeppet anmälts färdigt att lasta. I tvist om *öfverliggedagsersättning* uppstår fråga *dels* när aflastaren, ett trävaruaktiebolag, kan anses hafva blifvit behörigen underrättadt om att fartyget vore last klart, *dels* huruvida sön- och helgdagar borde inräknas i liggetiden.

Den 1 Februari 1904 upprättades mellan Johan Andersen i Veile såsom befraktare och Jeppa Persson i Simbrishamn såsom bortfraktare ett certeparti, enligt hvilket Persson förband sig att vid första öppet vatten med skonerten „Svea“ afsegla till Sun

i Sundsvalls distrikt för att intaga en full last plank och bräder och öfverföra densamma till Veile. Certepartiet innehöll, bland annat, att lastningen skulle ske utan uppehåll, när vädret det tilläte, under tolf löpande arbetsdagar, räknade från dagen efter det skeppet anmälts färdigt att lasta; att rumslasten ej finge inlastas under regnväder samt att, därest skeppet blefve upphållet öfver nämnda tid, befälhafvaren för hvarje öfverskjutande dag skulle godtgöras med 125 kronor.

Fartyget anlände till Sund den 5 Maj 1904. Aflastare var Sunds Aktiebolag. Lastningen påbörjades den 7 Maj och afslutades den 25 Maj. Under lastningstiden inföllo fem sön och helgdagar.

Fredr. Norberg i Skillinge såsom hufvudredare för „Svea“ och Jeppa Persson instämde bolaget till Rådstufvurätten i Sundsvall samt anförde: Fartyget hade den 5 Maj före klockan fyra eftermiddagen hos bolaget anmälts vara lastklart och hade lastningstiden sålunda enligt 118 § Sjölagen bort börja löpa med fredagen den 6 Maj. Enligt 119 § Sjölagen borde sön- och helgdagar äfven inräknas i liggetiden. Då under tiden för rumslastningen regn fallit tillhopa sex och en half timmar och liggetiden därför beräknades förlängd med en dag, hade liggetiden gått tillända med onsdagen den 18 Maj. Lastningen hade emellertid slutat först den 25 i samma månad. Norberg yrkade därför att af bolaget utbekomma ersättning för sju öfverliggedagar med tillhopa 875 kronor jämte ränta och expencer.

Bolaget påstod, att fartyget först efter klockan 4 e.m. den 5 Maj anmälts vara lastklart. Bolaget hade visserligen ifrågavarande dag omkring klockan 11 f.m. från Sundsvall erhållit telefonmeddelande om fartygets väntade ankomst, men detta vore utan betydelse, då anmälan enligt 118 § Sjölagen afsåge, att fartyget skulle vara färdigt att lasta. Bestred att sön- och helgdagar borde inräknas i liggetiden. Då lastningen under två dagar uppehållits på grund af otjenlig väderlek, hade någon öfverliggetid icke uppkommit, hvadan bolaget bestred krafvet.

I målet hördes vittnen.

Rådstufvurätten yttrade i utslag den 24 Juli 1905:

Enär Norberg och Persson icke styrkt, att Persson såsom befälhafvare å „Svea“ — efter det fartyget varit färdigt att intaga den i certepartiet angifna lasten — därom behörigen underrättat bolaget tidigare än bolaget medgifvit eller efter klockan fyra eftermiddagen torsdagen den 6 Maj 1904,

vid hvilket förhållande jämlikt 118 § Sjölagen fartygets

lastningstid skolat räknas från och med lördagen den 7 i samma månad,

ty och som i certepartiet bestämts, att inlastningen skulle utan uppehåll, när vädret det tilläte, fortgå i tolf löpande arbetsdagar och att rumslasten icke finge inlastas i regnväder,

samt häråt icke kunde gifvas annan tolkning än att sön- och helgdagar icke skulle i lastningstiden inräknas äfvensom att förbehåll gjorts därom, att regnig och otjänlig väderlek skulle anses såsom hinder icke blott för lastens intagande i fartyget utan äfven för lastens iordningställande i land och utlastning i pråmar,

förty och emedan sön- och helgdagar infallit den 8, 12, 15, 22 och 23 Maj och ostridigt vore, att regn fallit dels måndagen den 16 Maj intill klockan half nio före middagen, dels onsdagen den 18 Maj intill klockan half elfva före middagen och dels torsdagen den 19 Maj mellan klockan half sex och sex eftermiddagen, samt bolaget genom afhörda vittnen lagligen styrkt, att söndagen den 8 Maj och natten mot påföljande söckendag rådt snöstorm, som hindrat lastens utlämnande under åtminstone en del af sistberörda dag,

alltså och då bolaget måste på grund af certepartiets åberopade bestämmelser och jämlikt grunderna i 120 § Sjölagen anses berättigadt att, på sätt bolaget yrkat, från liggedagsberäkningen frånräkna en half dag för hvar af nyss angifna lastningsdagar eller alltså sammanlagdt två dagar,

samt lastningen ostridigt afslutats onsdagen den 25 Maj och den i certepartiet bestämda lastningstiden således icke öfverskridits,

blefve käromålet ogilladt och förpliktades Norberg och Persson att ersätta bolagets rättegångskostnader med 295 kronor jämte protokollslösen.

Norberg och Persson vädjade till Svea Hofrätt.

Hofrätten yttrade i dom den 15 December 1905 att enär utredt vore, att, sedan Persson torsdagen den 5 Maj 1904 klockan omkring elfva förmiddagen låtit genom telefonmeddelande från Sundsvall till bolagets hufvudkontor vid Sund tillkännagifva, att fartyget omedelbart vore att ditförvänta, Persson efter fartygets framkomst till Sund vid middagstiden samma dag begifvit sig till nämnda kontor för att anmäla, att fartyget vore färdigt intaga last, men funnit kontoret stängdt och i anledning däraf uppsökt ett vid sågverkets brädgård befintligt kontor, hvarest Persson klockan omkring half tre eftermiddagen gjort anmälan i berörda afseende, samt att, då han emellertid å brädgårdskontoret hän-

visats till hufvudkontoret, Persson, sedan detta kontor, som för middagsrast hölles stängdt klockan mellan två och fyra eftermiddagen, åter öppnats, där upprepat sin anmälan,

ty och som vid berörda förhållande Persson måste anses hafva senast klockan fyra eftermiddagen nämnda dag i behörig ordning anmält fartyget färdigt att lasta, i följd hvaraf och då anledning saknades antaga att, på sätt bolaget föreburit, fartyget vid sist berörda tid icke varit lastklart, lastningstiden enligt certepartiet, jämfördt med 118 § Sjölagen, skulle räknas från och med fredagen den 6 Maj 1904,

men på de af Rådstufvurätten anförda grunder tillhopa sju dagar skulle såsom sön- eller helgdagar eller i anledning af vid särskilda tillfällen inträffad otjänlig väderlek uteslutas vid beräkningen af den i certepartiet till tolf dagar bestämda liggetiden,

alltså och då på grund af hvad sålunda anförts liggetiden utgått med den 24 Maj 1904, men lastningen ej afslutats förr än nästföljande dag eftermiddagen och bolaget följaktligen enligt certepartiet och 120 § Sjölagen vore skyldigt gälda ersättning för en öfverliggedag,

pröfvade Hofrätten rättvist på det sätt ändra Rådstufvurättens utslag beträffande hufvudsaken, att bolaget förpliktades mot kvitto till Norberg i nämnda hänseende utgifva i certepartiet stadgadt belopp 125 kronor jämte fem procent årlig ränta därå från stämningsdagen den 26 September 1904, tills betalning skedde; och blefve vid denna utgång af saken Rådstufvurättens utslag beträffande kostnaderna å saken så till vida ändradt, att utgifterna å saken mellan parterna kvittades.

Bolaget sökte ändring. Enligt den för Sund gällande hamnordning skulle befälhafvare först å bolagets kontor anmäla fartygets ankomst för att af hamnmästaren anvisas plats för lastning. Först sedan fartyget därefter blifvit ordentligen förtöjdt, skulle det anmälas för erhållande af last. Fartyget hade icke ställt sig dessa föreskrifter till efterrättelse och hade icke ens, då anmälan gjordes efter klockan 5 e.m. ifrågavarande dag, varit lastfärdigt. Yrkade fastställelse å Rådstufvurättens utslag.

Norberg och Persson bestredo ändringssökandet.

Nedre Revisionen (hrr. *Nyman*, *Zetterstedt*, föredragande och *Wistrand*) hemställde i afgifvet betänkande att Kungl. Maj:t måtte pröfva rättvist fastställa Hofrättens dom samt förplikta bolaget att ersätta Norbergs och Persons kostnader å saken hos Kungl. Maj:t med 150 kronor jämte domslösen.

Saken föredrogs den 7 Mars 1907 i Högsta Domstolen (Justitieråden *Huss*, *Wijkander*, *Thollander*, *Quensel* och *Sundberg)*, som pröfvade rättvist att, med ändring af Hofrättens dom, fastställa Rådstufvurättens utslag såväl beträffande själfva saken som i fråga om rättegångskostnaden.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling
af
Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

udgivet af

Bestyrer i Nordisk Skibsrederforening

J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind,* Stockholm,
og cand. jur. *C. Sundorph,* Kjøbenhavn.

No. 11 | **Aargang VIII** | **1907.**

26.

Norges Høiesteret, den 11 Mai 1907.

Dampskibet „Neva"s Rederi
(Overretssagfører Adolf Eger til Prøve)
mod
Sjømændene Anders Olsen, Martin Andersen, Kristian Olsen, Gustav Nyberg, Peder Johansen og Thomas Christensen
(Advokat Skjelderup).

En Hyrekontrakt, der lød paa bestemt Reise, ansees fornyet for ubestemt Tid, da Mandskabet medfulgte Skibet paa ny Reise uden Protest, og Mandskabet, der senere afskediges uden lovlig Grund, ansees berettiget til Reisegodtgjørelse efter *Sjøfartslovens § 92 jfr. 86* til det oprindelige Forhyringssted.

En Klausul i Kontrakten, hvorefter Tvist om dens rette Forstaaelse foreløbig skulde afgjøres af norsk Konsul og ikke kunne indbringes for nogen udenlandsk Domstol, ansees ikke brudt fra Mandskabets Side derved, at det lagde Beslag paa Skibet i engelsk Havn, og indbragte Sagen for Retten der, efterat Føreren havde nægtet at udbetale Mandskabet den Reisegodtgjørelse, som Konsulen havde tilkjendt det.

Extraordinær Assessor, Sorenskriver *Vogt:* De nærmere Omstændigheder ved den foreliggende Sag vil fremgaa af Præ-

misserne til den af Fredriksstad Sjøret under 16 Oktober 1905 afsagte Dom, hvorved saaledes er kjendt for Ret:

„Kontracitantskabet, Dampskibet „Neva“s Rederi, bør til hver af Hovedcitanterne, Sjømændene Anders Olsen, Martin Andersen, Kristian Olsen, Gustav Nyberg, Peder Johansen og Thomas Christensen, betale de paasøgte £ 9-5-10 — ni Pounds fem Shillings og 10 Pence — enten i denne Myntsort eller i norske Penge efter Kurs paa Betalingstiden med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente af £ 6-0-0 fra 16 Mai 1904 og af £ 3-5-10 fra 4 Juni 1904 til Betaling sker, medens Hovedcitanterne for Kontracitantskabets Tiltale i denne Sag bør fri at være. Sagens Omkostninger ophæves saavel for Hoved- som Kontrasøgsmaalets Vedkommende.

Til Fyldestgjørelse af det idømte kjendes Hovedcitanterne berettigede til i Henhold til Sjøpanteret at sætte Dampskibet „Neva“ af Fredriksstad til offentlig Auktion.

Det Hovedcitanternes Sagfører, Advokat Bugge, tilkommende Salær for Sagens Udførelse ansættes til 150 — et Hundrede og femti — Kroner at udredes af Statskassen.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven“.

Denne Dom er af Dampskibet „Neva“s Rederi med Hjemmel af Bevilling indanket for Høiesteret, hvor Appellantskabet har nedlagt Paastand om, at det frifindes for de Indstævntes Tiltale, og at disse tilpligtes at betale til Appellantskabet:

„1) Dettes Udlæg til Sagførerassistance i England £ 26-14-8 — sex og tyve Pounds Sterling fjorten Shillings og 8 Pence — enten i denne Myntsort eller i norske Penge efter Kurs paa Betalingsdagen.

2) Dettes Udlæg til Sagførerassistance i Norge Kr. 150 — et Hundrede og femti Kroner.

3) 4 % Renter pro anno af £ 150-0-0 — et Hundrede og femti Pounds Sterling — fra 16 Oktober til 10 November 1903.

4) Sagens Omkostninger for begge Retter“.

De nævnte 4 % Renter af 150 £ er forøvrigt under Proceduren frafaldt af Appellantens Advokat.

De Indstævnte, Anders Olsen, m.fl., for hvem offentlig Sagfører er beskikket, idet der er meddelt dem fri Sagførsel, har paastaaet Sjørettens Dom stadfæstet, og at Appellanten tilpligtes at betale Sagsomkostninger for Høiesteret, hvoriblandt Salær til den beskikkede Sagfører, hvilket i ethvert Fald forventes udredet af det Offentlige.

For Høiesteret er fremlagt en Erklæring fra Sjøfartskontoret, der gaar ud paa, at naar en Sjømand er forhyret for en bestemt Reise, og han ikke forlanger Afmønstring paa Bestemmelsesstedet, men følger Skibet videre uden nogen udtrykkelig Aftale om Forhyringens Varighed, maa Hyreforholdet ansees som stiltiende forlænget paa ubestemt Tid, saafremt Hyren har været beregnet pr. Maaned. Ligeledes er der fremlagt en Erklæring fra norsk Skibsførerforening om, at en Sjømand, forhyret for bestemt Reise, hvis Bestemmelsessted under Reisen bliver forandret, naar han ikke forlanger Afsked paa det nye Bestemmelsessted eller i første Havn, ansees, hvis han selv forlanger Afsked i en senere Havn, at have tabt sin Ret til Krav paa Reisegodtgjørelse til det oprindelige Bestemmelsessted.

Med Hensyn til den af de Indstævnte paastaaede Reisegodtgjørelse kommer jeg til samme Resultat som Sjøretten, hvis Begrundelse jeg imidlertid ikke uden videre kan tiltræde. Jeg anser det upaakrævet at løse det Spørgsmaal, hvorvidt de Indstævnte, efterat de i Swansea havde indgaaet paa at følge Fartøiet videre, uden at Forhyringsvilkaarene da blev nærmere aftalt, var berettigede til senere under enhver Omstændighed og i hvilkensomhelst Havn at gjøre gjældende det Krav paa at faa udbetalt Reiseomkostninger til New-York, som Sjøfartslovens § 97 hjemlede dem for Tilfælde af, at de i Swansea paa Forlangende var bleven afmønstret. Jeg mener nemlig, at under de foreliggende Forhold er de Indstævntes omhandlede Krav hjemlet i Sjøfartslovens § 92. Naar Appellanten gjør gjældende, at de Indstævnte i Swansea havde forpligtet sig til at følge Fartøiet paa ubestemt Tid, og naar Skipperen i Henhold hertil under Skibets sidste Ophold i Tilt Cove tvang Mandskabet til paany at følge Skibet til Europa, kunde Skipperen ikke vilkaarlig, uden lovlig Grund, hvorsomhelst og naarsomhelst afskedige Mandskabet. Saadan lovlig Grund kunde han efter min Opfatning ikke søge i den Kontrovers, som i Tilt Cove var opstaaet mellem ham og Mandskabet angaaende Opfatningen af Hyreforholdet, eller i den Holdning, som Mandskabet da indtog. Naar det i den foreliggende Redegjørelse fra Vicekonsulen i Liverpool er anført, at det havde lykkedes Kapteinen at hensætte Sjømændene i en saadan Modløshed, at de syntes at ville forlade Fartøiet paa hvilkesomhelst Vilkaar, maa dette sammenholdes med, hvad Kapteinen selv har forklaret i Forhørsretsmøde i Fredriksstad den 15 Marts 1904, hvor han siger, at da Skibet den 9 Oktober var kommet til Garston i

Nærheden af Liverpool, reiste han samme Dag til Vicekonsulen paa sidstnævnte Sted for at faa Mandskabet afmønstret, og at han og Vicekonsulen kom overens om, at Skipperen skulde komme igjen næste Dag, samt om, at han skulde opsige Mandskabet. Efter denne Kapteinens Forklaring finder jeg at maatte gaa ud fra, at han har i Liverpool afskediget Mandskabet, og at dette ikke har været enig i denne Afskedigelse uden paa Betingelse af, at det erholdt den Reisegodtgjørelse, som Mandskabet ansaa sig berettiget til. Jeg mener altsaa, at da det ikke kan ansees godtgjort, at Mandskabet har gjort sig skyldig i noget Forhold, der gav Skipperen lovlig Grund til at afskedige det, og da det heller ikke kan med Føie forudsættes, at Mandskabet har været enig i at blive afmønstret i Liverpool paa de af Kapteinen opstillede Vilkaar, saa maa den foretagne Afskedigelse blive at bedømme efter Sjøfartslovens § 92. Og da har Mandskabet Krav paa Reisegodtgjørelse efter § 86. Ved Hyreforholdets Fornyelse eller Forlængelse i Swansea blev ikke aftalt noget bestemt Afmønstringssted, og det kommer da her an paa, hvilket Sted er at betragte som Forhyringssted. Som saadant maa jeg anse New-York i Henhold til den mellem Skipper og Mandskab under 6 August 1903 oprettede Hyrekontrakt, der forsaavidt efter min Mening maa betragtes som fremdeles gjældende, hvilket ogsaa er paaberaabt af Appellanten, hvis Advokat derhos under Proceduren udtrykkelig har medgivet, at dette Forhold maa opfattes saaledes.

Hvad angaar Parternes gjensidige Krav paa hinanden for de dem paaførte Omkostninger ved den opstaaede Tvist, kommer jeg ogsaa til samme Resultat som Sjøretten. Jeg kan imidlertid ikke slutte mig til dennes Udtalelse om, at Mandskabet ved den af samme benyttede Fremgangsmaade har handlet i Strid med Hyrekontrakterne og Sjøfartslovens § 100 og forsaavidt gjort sig skyldig i Kontraktsbrud. Ud fra en saadan Opfatning vilde jeg vanskelig kunne tilpligte Rederiet at godtgjøre Mandskabet dets Udgifter til juridisk Bistand. Jeg antager derimod, at hverken Hyrekontraktens Bestemmelse i Post 5 eller Sjøfartslovens § 100 har Anvendelse paa det Tilfælde, at en af Parterne nægter at efterkomme en af vedkommende Konsul truffen Afgjørelse, hvis Effektivitet er betinget af, at Kravet efter samme paa Stedet fyldestgjøres. I saadanne Tilfælde kan man ikke om den af Parterne, der henvender sig til Stedets Myndigheder om Assistance til Kravets Fyldestgjørelse, erklære, at han handler mod Lov eller mod Kontrakt.

Jeg vil saaledes votere for, at Sjørettens Dom i sin Helhed stadfæstes. Jeg finder imidlertid Grund til at ophæve Sagens Omkostninger, ogsaa for Høiesteret, da jeg medgiver Rimeligheden af, at Rederiet særlig efter den i Sjøretsdommen givne Begrundelse af Hovedspørgsmaalets Afgjørelse, ønskede at se Høiesterets Dom i Sagen.

Den for de Indstævnte beskikkede Advokat har forsvarlig udført sit Hverv.

Konklusion:

Sjørettens Dom bør ved Magt at stande.

Processens Omkostninger for Høiesteret ophæves.

Salæret til den befalede Sagfører for Høiesteret, Advokat Arthur Skjelderup, ansættes til 200 — to Hundrede — Kroner, hvilket Beløb udredes af Statskassen.

Assessor *Hagerup Bull:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

Jeg skal tilføie, at naar Hyreforholdet forudsættes i Swansea at være fornyet paa ubestemt Tid, vilde jeg bortseet fra processuelle Indrømmelser finde det tvivlsomt, om New-York her kan ansees som Forhyringssted. Men efter hvad der er oplyst, har Rederiets Sagfører for Sjøretten udtrykkelig medgivet, at New-York ogsaa under denne Forudsætning var Forhyringssted. Her for Retten har Rederiets Advokat vistnok fremholdt som sin Opfatning, at denne Mening ikke er korrekt, men at Swansea maatte ansees som Forhyringssted. Men ved den nævnte processuelle Indrømmelse for Sjøretten maa Rederiet efter min Mening være bundet.

Assessor *V. Scheel:* Jeg er ligeledes i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

Extraordinær Assessor, Byretsassessor *Prydz:* Jeg er i Resultatet enig med de tidligere Voterende.

Hvad angaar Sagens første Spørgsmaal, om Mandskabet har gyldigt Krav paa den omhandlede Reisegodtgjørelse, 6 £, falder min Opfatning sammen med Sjørettens, og jeg kan i det Væsentlige tiltræde dennes Begrundelse. Jeg vil ogsaa bemærke, at om man overensstemmende med Rederiets Paastand vilde anse ny Forhyringskontrakt paa ubestemt Tid stiltiende afsluttet i Swansea, saa indser jeg ikke, at Mandskabet derved skulde have frafaldt eller forspildt sit Krav paa Reisepengene.

Efter den oprindelige Hyrekontrakt havde Mandskaberne ved

Ankomsten til Swansea Krav paa disse Reisepenge. Afsluttede de nu ny Kontrakt, kunde de derved ikke uden videre ansees at have frafaldt noget af, hvad der tilkom dem i det Kontraktsforhold, som var bragt til Endskab ved Ankomsten til Swansea og blev afløst ved den nye Kontrakt. Forat saadant skulde kunne antages, maatte de enten udtrykkelig have frafaldt denne Godtgjørelse eller paa en eller anden Maade stiltiende have gjort det, f. Ex. ved uden Bemærkning at modtage endeligt Opgjør for Reisen til da. Hvis det er en modsat Opfatning, som er givet tilkjende af Skibsførerforeningen i dens af Førstvoterende omtalte Skrivelse af 27 Februar 1907, kan jeg ikke finde saadan Opfatning holdbar. Imidlertid er Foreningens Udtalelse tilknyttet den Betingelse, at Mandskabet selv forlanger Afsked, medens det in casu vistnok er paa det Rene, at Afskedigelsen i Liverpool ikke er forlangt af Mandskabet.

Med Hensyn til Spørgsmaal om Procesomkostningerne i Liverpool er jeg i det Væsentlige enig med de tidligere Voterende.

Assessor *Birkeland:* Jeg tiltræder i det Væsentlige Hr. Assessor Prydz's Votum.

Extraordinær Assessor, Kriminaldommer *Smith:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

Assessor *Reimers:* Jeg kommer i Sagen til samme Resultat som Førstvoterende, hvis Begrundelse jeg derhos i det Væsentlige tiltræder.

Jeg vil forøvrigt tilføie, at jeg, efter hvad der i Swansea passerede mellem Skibsføreren og det i New-York forhyrede Mandskab, antager, at Hyrekontrakten maa ansees for at være forandret fra en Hyre for bestemt Reise til Hyre paa ubestemt Tid, men saaledes, at New-York i Forhold til Bestemmelsen i Sjøfartslovens § 83 fremdeles maatte være at betragte som Forhyringssted. Jeg anser det imidlertid ufornødent nærmere at begrunde denne min Opfatning, idet jeg nemlig med Førstvoterende og de øvrige Voterende, der har sluttet sig til ham, mener, at Skibsføreren i ethvert Fald var uberettiget til at afskedige Mandskabet i Garston og derfor efter § 92 pligter at betale Reisegodtgjørelse. Det maa vistnok antages, at saavel Skipper som Mandskab, efter hvad der passerede i Tilt Cove, da Fartøiet anden Gang anløb denne Havn, gjensidig har ønsket at skilles, og at der forsaavidt i dette Stykke har været Enighed mellem Parterne; men med Førstvoterende mener jeg, at der maa gaaes ud fra, at denne Enighed fra Mand-

skabets Side var betinget af, at der udbetaltes det Reisegodtgjørelse.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

Sjørettens Dom er saalydende:

Efter forgjæves inden Retten anstillet Forligsmægling har Sjømændene Anders Olsen, Martin Andersen, Kristian Olsen, Gustav Nyberg, Peder Johansen og Thomas Christensen ved Sjøretsstævning af 14 Mai 1904 med Berammelsespaategning af 16 næstefter og Varselsvedtagelse af 20 samme Maaned fra Indstævntes Retsfuldmægtig, og ved Continuationsstævning af 3 Juni 1904, forkyndt følgende Dag, sagsøgt Dampskibet „Neva"s Rederi, og har deres befalede Sagfører Advokat G. Bugge nedlagt saadan Paastand:

1) At Indstævnte Dampsk. „Neva"s Rederi tilpligtes at betale Citanterne Anders Olsen, Martin Andersen, Kristian Olsen, Gustav Nyberg, Peder Johansen og Thomas Christensen som Godtgjørelse for Reise fra Liverpool til New-York hver £ 6-0-0, eller tilsvarende i norske Penge efter Kurs paa Betalingstiden med lovlige Renter fra Stævningens Udtagelse, 2) at videre „Neva"s Rederi tilpligtes at betale Citanterne tilsammen £ 19-15-0 (eller hver £ 3-5-10) enten i denne Myntsort eller i norske Penge efter Kurs paa Betalingstiden med lovlige Renter fra Stævningens Udtagelse, 3) at endvidere „Neva"s Rederi tilpligtes at betale Citanterne Sagens Omkostninger, hvoriblandt mit Salær, hvilket i ethvert Tilfælde paastaaes udredet af det Offentlige, 4) at endelig Citanterne til Fyldestgjørelse af disse sine Fordringer efter No. 1, 2 og 3 ovenfor med Renter og senere Omkostninger kjendes berettiget til ifølge Sjøpanteret at bortsælge Dampskibet „Neva" ved offentlig Auktion. — Citanterne har under 9 Marts 1904 erholdt Bevilling til under en Sag at indtale sine her paastaaede Krav, ligesom de under 18 næstefter har erholdt Bevilling til fri Sagførsel med Fritagelse for Retsgebyrer, hvorhos Overøvrigheden under 2 April 1904 overdrog Advokat G. Bugge at udføre Sagen for Citanterne.

Indstævnte, der har taget til Gjenmæle, har paastaaet sig frifunden for Citanternes Tiltale og tilkjendt Sagsomkostninger, hvorhos Indstævnte under 28 November 1904 udtog Kontrastævning mod Citanterne, og i Kontrasøgsmaalet nedlagde saadan Paastand:

„At Citanterne i Hovedsøgsmaalet in solidum tilpligtes at betale A/S „Neva"s Rederi 1) £ 26-14-8 samt 2) Kr. 150,00 tilligemed 3) Telegramudgifter — i Anledning af Citantens uberettigede Indbringelse af Sagen for engelsk Ret — ifølge senere Opgave, 4) 4 % Rente af £ 150 fra $^{16}/_{10}$—$^{10}/_{11}$ 1903, samt Sagsomkostninger". Ogsaa i Kontrasøgsmaalet er Forligsmægling forgjæves prøvet. Hovedcitanternes Retsfuldmægtig har i Kontrasøgsmaalet nedlagt saadan Paastand:

„At Citanterne frifindes i Kontrasøgsmaalet og hos Indstævnte tilkjendes Sagsomkostninger ogsaa for dettes Vedkommende — deriblandt Salær til mig, hvilket i ethvert Fald paastaaes udredet af det Offentlige", og har Justitsdepartementet i Skrivelse af 29 Juli 1904 samtykket i, at det Sjømændene meddelte Beneficium betragtes som gjældende ogsaa for at tage til Gjenmæle i Kontrasøgsmaalet.

Efter Hovedcitanternes Fremstilling er Sagens faktiske Sammenhæng følgende: Ifølge Hyrekontrakter af $^{6}/_{8}$ 1903 forhyredes i New-York med Dampskibet „Neva" af Fredrikstad for en Reise til New Foundland og tilbage til De forenede Stater Matroserne Anders Olsen og Martin Andersen, Fyrbøderne Kristian Olsen og Gustav Nyberg, samt Kullemperne Peder Johansen og Thomas Christensen. Fra New-York gik Skibet til Tilt Cove, New Foundland, men derfra efter en forandret Bestemmelse til Swansea, England, og blev her ovennævnte Sjømænd tilbudt Valget mellem at afmønstres uden Krav paa Hjemreisegodtgjørelse eller at staa ombord efter de i England gjældende (lavere) Hyresatser, hvilket de afslog, medens de forgjæves fordrede Afmønstring tilligemed Reisegodtgjørelse til Forhyringsstedet. Sjømændene antog nu, at Reisen fra Swansea gik til New-York via Tilt Cove, og blev derfor staaende ombord, fremdeles med den oprindelige Hyre. Da det imidlertid i Tilt Cove viste sig, at Skibet derfra var bestemt til Liverpool, forlangte Sjømændene igjen Afmønstring, hvilket Føreren afslog, medens han derimod ved Politiets Hjælp og ved Trudsel om Fængsling tvang dem til at gaa til Arbeide ombord og medfølge Skibet. Ved Ankomsten til Liverpool opsagde „Neva"s Fører, A. Stousland, ovennævnte Mandskaber til Afmønstring, men vægrede sig for at give dem Reisegodtgjørelse tilbage til New-York. I Henhold til Bestemmelsen i Hyrekontrakternes § 5 om, at „Tvist om denne Kontrakts rette Forstaaelse foreløbig skal afgjøres af norsk og svensk Konsul og ikke i Udlandet kunne indbringes for nogen udenlandsk Domstol", kjendte Vicekonsulen i Liverpool Mandskaberne berettigede til saadan Reisegodtgjørelse. Da Føreren imidlertid fremdeles nægtede at udbetale Godtgjørelsen, henvendte Mandskaberne sig til en Sagfører i Liverpool, Skibet blev beslaglagt, og Sagen indbragt for engelsk Domstol. Ved Handelsdepartementet og Generalkonsulatet i Londons Mellemkomst blev imidlertid Beslaglæggelsen hævet, og Sagen efter Protest fra Vicekonsulen afvist af den engelske Domstol i Henhold til den citerede § 5 i Hyrekontrakterne. De Sagsomkostninger, som paaførtes Hovedcitanterne i Liverpool, beløber sig til £ 19-15-0, og ifølge en fremlagt Skrivelse af 24 Mai 1904 fra Vicekonsulen i Liverpool til Advokat Bugge noteredes Reisen fra Liverpool til New-York med Underhold for 3die Klasses Passagerer at koste £ 6-0-0 den 10 Oktober 1903, da Hovedcitanterne afmønstredes.

Kontracitantskabet har bemærket, at da Hovedcitanterne var forhyret for bestemt Reise, havde de ved Ankomsten til Swansea i Henhold til Sjøfartslovens § 82 Ret til at henvende sig til det derværende Consulat og forlange Afmønstring samt Reisegodtgjørelse til New-York, forsaavidt de saa maatte ønske. Da „Neva" fra New-York var ankommet til Tilt Cove og der havde indtaget sin Ladning, fik Skibet nemlig ved Afgangen Ordre til at afgaa til Swansea istedenfor tilbage til De forenede Stater, og Swansea var saaledes det første Sted, Skibet anløb efter Bestemmelsesstedets Forandring. Noget Forlangende om Afmønstring blev imidlertid ikke fremsat i Swansea, og er saaledes heller ikke nægtet af Føreren, en Nægtelse, som imidlertid ingen Betydning kunde havt, idet Mandskaberne jo kunde henvende sig til Konsulatet med Forlangende om Afmønstring. Hvad der skeede i Swansea var, at Føreren gjennem 1 Styrmand og 1 Maskinist lod forespørge, om Hovedcitanterne var villige til at medfølge Skibet videre for engelsk Hyre, og i denne Henvendelse ligger efter Rederiets Mening, at Føreren fra første Stund var paa det rene med, at Reisen var endt i Swansea, og at Par-

terne siden stod overfor et nyt Kontraktsforhold. Da Hovedcitanterne imidlertid nægtede at medfølge videre for engelsk Hyre, og da der ikke fra deres Side var Tale om Afmønstring, hvorimod de uden nogetsomhelst Forbehold medfulgte Skibet videre, gik Føreren ud fra, at de nu medfulgte efter samme Hyresatser som før, men paa ubestemt Tid, idet den Reise, hvorfor de oprindelig var forhyrede i New-York, var afsluttet i Swansea. Efter Skibets Afgang fra Swansea foreligger saaledes efter Rederiets Mening et nyt Retsforhold, hvorved Mandskabernes Krav paa Hjemreisepenge er tabt. I Tilt Cove skulde man faa Ordre om, hvorhen Skibet derfra skulde gaa, og maatte Mandskabet være bekjendt med, at Skibet gik for ubestemt Ordre, idet saa hele Tiden havde være Tilfældet. Efter Skibets Ankomst til Tilt Cove nægtede Hovedcitanterne, siger Rederiet, at arbeide og forlangte Afmønstring, hvad Føreren efter Rederiets Mening med Rette nægtede at samtykke i, idet der i Tilt Cove ikke findes en Sjømand at opdrive, og Skibet her ligger saa udsat, at ingen af Mandskabet noget Oieblik kan undværes. Tilt Cove, der er en Havbugt paa Nordsiden af New Foundland, har nemlig ingen Havn, og Skibet ligger aldeles udsat for Paalands Veir og Sjø. Rederiet mener ogsaa, at det var med Rette, at Føreren i Tilt Cove paakaldte Politiets Assistance, da 4 af Hovedcitanterne gik iland uden Landlov, og han maatte tro, at de vilde rømme. Ved Ankomsten til Garston henvendte Føreren sig til Vicekonsulen i Liverpool for at høre hans Raad i denne Sag, og efter Konsulens Raad opsagde Føreren Mandskaberne. Da disse ogsaa forlangte Reisegodtgjørelse til New-York nægtede Føreren dem dette, dels paa Grund af det ovenomhandlede, formentlige nye Retsforhold, og dels paa Grund af Hovedcitanternes efter hans Mening retsstridige Opførsel i Tilt Cove, ved hvilken sidste Omstændighed Føreren paastaaes berettiget til at opsige Hovedcitanterne med Hyre til Afskeden og uden yderligere Godtgjørelse. Konsulens Kjendelse ansaa Føreren som Følge heraf for urigtig, foruden at den led af formelle Mangler, hvorfor Føreren og med ham Rederiet mener, at Kjendelsen, der ikke er exigibel og ingen Betalingsfrist indeholder, er efterkommet paa lovlig Maade ved den Deposition af £ 150.— som Føreren gjorde, idet Sagen ønskedes afgjort af norsk Domstol i Henhold til Hyrekontrakternes § 5 og Sjøfartslovens § 100. Videre paapeger Rederiet, at trods Forbudet i Kontrakternes § 5 mod at bringe Tvist om disses rette Forstaaelse ind for udenlandsk Domstol, henvendte dog Sjømændene sig til en engelsk Advokat, der indbragte Sagen for engelsk Domstol, der som foran nævnt beslaglagde Skibet, hvilken Beslaglæggelse først blev hævet, efterat der hos Domstolen var deponeret £ 150, og efterat Vicekonsulen havde faaet Ordre fra Handelsdepartementet til at nedlægge Protest mod Sagens Behandling ved engelsk Domstol.

Som Følge af det anførte mener Kontracitantskabet for det første at maatte blive frifundet for Hovedcitanternes Tiltale, men mener ogsaa at have Krav paa Erstatning hos disse for de Rederiet paaførte Udgifter ved Sjømændenes retsstridige Indbringelse af Sagen for engelsk Domstol. Rederiet maatte nemlig henvende sig til engelsk Sagfører til Varetagelse af sine Interesser ved Sagens Behandling ved den engelske Domstol, og desuden til norsk Sagfører for at søge Raad og opnaa Departementets Mellemkomst til at faa hævet Sagen ved den engelske Ret. Rederiets engelske Sagførers Regning, der er fremlagt, lyder paa £ 26-14-8, og dets norske Sagfører har for sin Befatning

med heromhandlede Affære beregnet sig Kr. 150.oo. Desuden anser Rederiet sig berettiget til legal Rente af det hos den engelske Domstol deponerede Beløb for den Tid, Beløbet laa deponeret.

Hovedcitanterne finder Rederiets Indsigelser ganske uholdbare og bemærker, at naar det er paa det rene, at de i Swansea havde Krav paa Afmønstring og Hjemreisepenge, skal de selvfølgelig ikke behøve at tvinge sig frem, idet det tvertimod fremstilles som en Pligt for Kapteinen, saa længe Mandskaberne ikke udtrykkelig frafalder sin Ret, at afmønstre dem med Reisegodtgjørelse uden videre, selvom de ikke havde fremsat noget udtrykkeligt Forlangende derom, hvad der forøvrigt fastholdes at være fremsat. Der henvises i denne Forbindelse til Bestemmelsen i Hyrekontrakternes § 4 om, at Afmønstringen skal ske senest den anden Hverdag, efterat Tjenesten ombord i Skibet er ophørt. Tillige henvises til en fremlagt Redegjørelse fra Vicekonsulen i Liverpool til Handelsdepartementet, i hvilken det udtrykkelig siges, at Sjømændene i Swansea forgjæves forlangte Afmønstring og Hjemreisepenge.

Videre anfører Hovedcitanterne, at naar de ikke i Swansea satte Spørgsmaalet om Afmønstring paa Spidsen, saa var Grunden den, at de fandt at ville opnaa noget nær Hensigten at komme til New-York ved at følge Skibet til Tilt Cove, hvorfra der iethvert Fald var en kortere Reise videre frem. I denne deres Føielighed heder det, kan ikke lægges nogen Opgiven af Retten til Afmønstring efter Hyrekontrakterne og Indtræden i et ganske nyt Retsforhold. Der fandt ingen ny Paamønstring Sted, og blev ikke udfærdiget nye Kontrakter, ligesom det bemærkes, at der under Forhandlingerne for Vicekonsulen i Liverpool fra Førerens Side kun gjordes gjældende, at det var paa Grund af criminel Optræden i Tilt Cove, at Sjømændene skulde have forbrudt sin Ret til Hjemreisepenge. Matros Edv. Vik som blev forhyret samtidig med og paa samme Vilkaar som Hovedcitanterne, blev ogsaa afmønstret i Liverpool, og blev han forsynet med Reisepenge til New-York. Endvidere blev, siger Hovedcitanterne, de Hyrekontrakter, som Rederiet mener er ude af Kraft, efter Skibets Afgang fra Swansea, dog af Rederiet og Kapteinen paaberaabt, da det gjaldt at faa Sjømændenes Sag afvist fra den engelske Domstol. Idet Hovedcitanterne saaledes mener, at deres Ret til Afmønstring med Hjemreisepenge i Swansea var ubestridelig, anser de sit Forlangende herom i Tilt Cove for om muligt endnu mere berettiget, idet det efter deres Mening ingen Forandring forsaavidt kan medføre, at Rederiet skildrer Tilt Cove som en saa særdeles vanskelig Havn. Naar nu Hovedcitanterne her nægtes Afmønstring, finder de det fuldt forsvarligt og beføiet at nægte at arbeide, samtidig som de finder det lovstridigt af Kapteinen ved Magt at tvinge dem til at forblive ombord. Paa Hovedcitanternes Optræden i Tilt Cove kan der saaledes fra Rederiets Side efter deres Mening ingen Indsigelse eller Paastand bygges. Adgangen til i saa Henseende at gjøre noget Ansvar gjældende mod Sjømændene er ogsaa efter disses Mening forspildt, fordi Kapteinen har forsømt at iagttage Paabudet i Sjøfartslovens §§ 47 og 103 om Skibsforhør, da Tilførslerne i Maskindagbogen ikke formenes at tilfredsstille selv de beskedneste Fordringer til et Skibsforhør. Endvidere anfører Hovedcitanterne, at skulde Sjømændene i Liverpool ikke afmønstres ifølge Sjøfartslovens § 82 jfr. § 97, saa bliver Kapteinens Opsigelse af Hyren i Liverpool at betragte som en Afskedigelse uden lovlig Grund og uden særlig Hjemmel i Hyrekontrakterne, og da har de Krav paa mindst den samme

Erstatning, som de har fordret efter § 97, og som Vicekonsulen i Liverpool med fuld Føie indrømmede dem. Det var, siger Hovedcitanterne videre, Kapteinens retsstridige og strafbare Vægring ved at efterkomme Konsulens Kjendelse, der var Skyld i, at Mandskaberne ved engelsk Domstol søgte at skaffe sig Betaling ved Heftelse af Skibet, og de derved Mandskaberne paaførte Udgifter maa da Rederiet betale, ligesom dette selv maa betale de Omkostninger, det selv i samme Anledning har havt. Under enhver Omstændighed paastaaes de to af Rederiet fremlagte Sagførerregninger at være Hovedcitanterne uvedkommende og desuden overdrevent høie.

Kontracitantskabet benægter, at Kapteinen havde nogen Pligt til Afmønstring, idet Mandskabet efter Sjøfartslovens §§ 82 og 97 kun har „Ret til" Afmønstring og „Krav paa" Afmønstring og derfor maa fremsætte udtrykkeligt Forlangende herom. Idet Rederiet gaar ud fra, at Mandskaberne efter Afreisen fra Swansea var forhyrede paa ubestemt Tid, mener det, at disse intet Krav havde paa Afmønstring i Tilt Cove. Hvad Hovedcitanterne har ment med at følge Skibet fra Swansea til Tilt Cove, kan efter Rederiets Opfatning ingen Betydning have, aldenstund deres Mening ikke blev tilkjendegivet Kapteinen. Desuden skal det være langt lettere at komme til New-York fra England end fra Tilt Cove, idet der fra sidstnævnte Sted ingen Dampskibsforbindelse er, hvad Hovedcitanterne paastaaes at have kjendt til, hvilken Kundskab disse selv imidlertid benægter at have havt.

Retten finder det unødigt at indgaa paa Parternes Karakteristik af Vicekonsulen i Liverpools Optræden ved heromhandlede Leilighed, og de Bemærkninger, som er fremkommet med Hensyn til den mod Kaptein Stousland paabegyndte Straffeforfølgning.

Retten skal med Hensyn til Spørgsmaalet om Hjemreisegodtgjørelsen bemærke, at begge Parter er enige om, at Hovedcitanterne i Swansea havde lovligt Krav paa Afmønstring og Hjemreisepenge, medens Tvisten dreier sig om, hvorvidt Sjømændene har forspilt denne sin Ret for det første ved at følge Skibet fra Swansea til Tilt Cove. Retten kan imidlertid ikke finde, at saa er Tilfældet. Vistnok kan man ikke med Vicekonsulen i Liverpool gaa ud fra, at Hovedcitanterne i Svansea fremsatte udtrykkeligt Forlangende om Afmønstring og Reisepenge til New-York, idet dette ligeoverfor Rederiets Benægtelse ikke er bevist; men for det første kan det ikke efter Rettens Mening antages, at der paahviler Mandskabet nogen gjensidig Pligt til at forlange Afmønstring, idet denne meget mere synes at være noget, som skal iagttages saavel af Kaptein som af Mandskab, idet begge lige godt kjender til, naar Forhyringstiden er forløben. Dernæst forekommer det Retten ialfald uantageligt og urigtigt, at man i Hovedcitanternes Forbliven ombord skulde kunne lægge en stiltiende Indgaaen paa et Kontraktsforhold med saa væsentlig forandrede Vilkaar som Forandringen fra Forhyring for bestemt Reise til Forhyring paa ubestemt Tid. Det nævnte Moment er ikke tilstrækkeligt til at begrunde et saadant nyt Retsforholds Stiftelse. At der intet udtrykkeligt blev vedtaget med Hensyn til de fremtidige Forhyringsbetingelser, maa i første Række bebreides Kapteinen, som kun havde behøvet at tilkjendegive Mandskaberne, at han for Fremtiden betragtede dem som forhyrede paa ubestemt Tid men med de gamle Hyresatser, — hvorved der paa begge Sider vilde blevet Klarhed over Forholdet. Det fremstiller sig heller ikke for Retten som usandsynligt, at Mandskaberne saa en Fordel i at blive staaende ombord

tilbage til Tilt Cove, fordi de troede, at „Neva" ialfald denne Gang fra Tilt Cove skulde gaa tilbage til New-York, idet det ingenlunde er godtgjort, at Mandskaberne kjendte til, at „Neva" gik for ubestemt Ordre; tvertimod var de jo selv i New-York forhyrede for bestemt Reise til New Foundland og tilbage igjen. Det synes ogsaa, som om Kapteinen ved Afmønstringen i Liverpool ikke var af den Mening, at de i New-York forhyrede Mandskaber af ovenomhandlede Grund havde forspildt sit Krav paa Hjemreisepenge, idet Matros Edv. Vik fik sig udbetalt Reisepenge til New-York. Endvidere forekommer det Retten noget vilkaarligt, at man paaberaaber sig § 5 i Hyrekontrakterne ligeoverfor Spørgsmaalet om det uberettigede i Mandskabernes Indbringen af Sagen for engelsk Domstol, samtidig som man paastaar disse samme Hyrekontrakter efter Afgangen fra Swansea at være afløste af et helt nyt Kontraktsforhold. Man maa idetheletaget ved Bedømmelsen af heromhandlede Forhold efter Rettens Opfatning holde sig for Øie, at Kravet paa Hjemreisegodtgjørelse opstaar som en Følge af det Retsbrud, Rederiet gjør sig skyldig i derved, at det ikke lader Skibet udføre den oprindelige bestemte Reise, for hvilken Mandskabet er forhyret.

Heller ikke i den Indsigelse at Hovedcitanterne ved sin Optræden i Tilt Cove skulde have forbrudt sin Ret til Hjemreisepenge, kan Retten give Kontracitantskabet Medhold. Efter hvad der er oplyst om de stedlige Forhold i Tilt Cove og Vanskeligheden ved der at undvære nogen af Mandskabet og at skaffe nyt saadant, maa det vistnok antages, at Kapteinen var berettiget til af Hensyn til Skib og Ladning at nægte Afmønstring og til endog ved Magt at tvinge Mandskabet til at gaa til Arbeide ombord; men paa den anden Side kan det ikke forundre, at Mandskaberne, som mente sig at have sit Krav paa Afmønstring og Hjemreisepenge i Behold, der fremsatte dette Krav, og at de, naar de herpaa fik Afslag, viste Uvillighed til at fortsætte Arbeidet ombord. Selv om man imidlertid antager, at Mandskabernes Vægring ved at efterkomme Kapteinens Ordre i heromhandlede Tilfælde maa medføre Strafansvar, saa forekommer det ialfald Retten helt vilkaarligt at berøve dem deres Krav paa Reisegodtgjørelse, idet dertil ingen lovlig Hjemmel haves. Og noget af Begivenhederne i Tilt Cove flydende civilretsligt Grundlag kan det ikke findes, at Rederiet har for sin paastaaede Ret til at nægte Mandskaberne Hjemreisepenge.

Hvad dernæst angaar de Omkostninger, som Hovedcitanterne paadrog sig ved sin Indbringelse af ovenomhandlede Tvist for engelsk Domstol, skal Retten bemærke, at den vistnok maa give Rederiet Medhold i, at Hovedcitanterne ved nævnte Fremgangsmaade handlede i Strid med Kontrakternes § 5 og Sjøfartslovens § 100 og forsaavidt gjorde sig skyldige i et Kontraktsbrud. Men paa den anden Side kan Retten ikke finde andet, end at denne Hovedcitanternes Fremgangsmaade nødvendiggjordes og retfærdiggjøres ved den Omstændighed, at Kapteinen nægtede at efterkomme den af Vicekonsulen i Liverpool afsagte Kjendelse. Det er efter Rettens Mening indlysende, at det at tilbyde Deponering af £ 150 ikke er at efterkomme en Kjendelse, der gaar ud paa, at Sjømændene skal forsynes med Billetter til New-York, og nærmest betydningsløst bliver dette Tilbud, naar Kapteinen paa Vicekonsulens Udtalelse om, at han i Tilfælde agter at kjøbe Billetter til Sjømændene for Pengene, svarer, at det faar Konsulen gjøre paa sit eget Ansvar. Naar Rederiet og Kapteinen anfører, at sidstnævnte ikke pligtede at efterkomme Kjendelsen, fordi denne

efter Kapteinens Mening var urigtig og led af formelle Feil, saa kan de ingenlunde høres hermed. Konsulens Kjendelse er af Sjøfartslovens § 100 udstyret med bindende Virkning, indtil norsk Domstols Afgjørelse kan erholdes, og det er ikke afhængigt af Skibførerens personlige Formening om Kjendelsens reelle og formelle Rigtighed, hvorvidt den skal efterkommes eller ikke. At Kjendelsen ingen Betalingsfrist indeholder og ikke er exigibel, har med Hensyn til Pligten til dens Efterkommelse ingen Betydning; dens manglende Exigibilitet erstattes af Straffelovens Trudsel mod Ikkeopfyldelse. Idet Retten saaledes anser Kapteinens Vægring ved at efterkomme Konsulens Kjendelse for ulovlig, finder den tillige, at den er kontraktsstridig, idet det naturligen er Forudsætningen for Bestemmelsen i de fremlagte Hyrekontrakters § 5, at Konsulens af Parterne begjærede Kjendelse skal efterkommes af disse.

Naar saaledes Hovedcitanterne i den vanskelige Situation, hvori de ved Kapteinens Vægring ved at efterkomme Konsulens Kjendelse var kommet, fulgte Vicekonsulens Raad og henvendte sig til engelsk Domstol for at opnaa sin Ret, findes Kontracitantskabet at burde tilsvare dem de Udgifter, de i den Anledning paaførtes. Heraf følger videre, at Kontracitantskabet selv maa bære de Udgifter, dette for sin Part paadrog sig til juridisk Assistance m. v. i Anledning af Beslaglæggelsen af „Neva“ og Arbeidet med at faa Sagen afvist fra den engelske Domstol.

Efter det anførte vil saaledes Hovedcitanternes Paastand blive at tage tilfølge saavel i Hoved- som Kontrasøgsmaalet, idet bemærkes, at Kontracitantskabet ikke har gjort nogen Bemærkning ved den af Modparten opførte Billetpris fra Liverpool til New-York og det Beløb, hvormed Sjømændenes Sagsomkostninger i Liverpool er opført. Dog findes Sagens Omkostninger efter Omstændighederne at burde ophæves i Hoved- som Kontrasøgsmaalet.

For sit Tilkommende har Hovedcitanterne Sjøpanteret i Henhold til Sjøfartslovens § 268, 2det Punkt, og vil derfor blive kjendt berettigede til at sætte Dampskibet „Neva“ til Auktion til Fyldestgjørelse af samme.

Sluttelig vil Retten ikke undlade at bemærke, at Overretssagfører Stousland, der har procederet Sagen for Kontracitantskabet, i sine Indlæg delvis har betjent sig af en saadan Skrivemaade, at Retten har været i Tvivl om hvorvidt den ikke burde belægges med Mulkt, men har Retten efter Omstændighederne fundet at kunne indskrænke sig til at paatale Forholdet.

Det Hovedcitanternes befalede Sagfører Advokat G. Bugge tilkommende Salær for Sagens Udførelse, hvilket bliver at udrede af det Offentlige, ansættes til 150 Kroner, idet hans Udførelse af Sagen findes at være i enhver Henseende forsvarlig. Advokat Bugge har leveret 4 tildels temmelig lange Indlæg i Sagen, og har denne foranlediget 11 Retsmøder, der samtlige har været kortvarige, idet ingen Vidner er ført i Sagen. Udenfor dette Arbeide har hans Arbeide bestaaet i Gjennemgaaelse af en adskillig vidtløftig Correspondance og af Dokumenterne i en mod Kaptein Stousland reist Straffesag, samt i en Del Brevvexel med en enkelt af Hovedcitanterne og med Vicekonsulen i Liverpool.

27.

Sø- og Handelsretten i København, den 15 Mai 1907.

Købmand Vilh. Nielsen, Odense
(Overretssagfører V. Salomonsen)

mod

S/S „Hannah M. Bell"s Rhederi Firmaet Grosby Magee & Co. ved deres Befuldmægtigede Højesteretsadvokat H. Halkier
(Overretssagfører Fussing).

Spørgsmaal om Ansvar for Skade paa et Parti Mais, der var stuvet i et Rum, der stødte op til Fyrpladsen, og som paastaaes ikke at være egnet for Stuvning af Mais. Rederiet frifindes, fordi det maatte ansees tilstrækkelig antageliggjort, at Skaden skyldtes det haarde Veir i Forbindelse med en vis, neppe den Gang for Skibets Fører kjendelig Mangel ved Varens Kondition i Indskibningsøieblikket. Det ansees ikke utvivlsomt, at Forbeholdet „Kvalitet ubekjendt" har Hensyn til Varens Kondition ved Afskibningen.

Ved Udlosningen af S/s „Hannah M. Bell", der i Slutningen af April Maaned f. A. indkom til Odense via Korsør med et i Marts Maaned i Baltimore indladet Parti Majs, viste det sig, at en Del af Majsen var beskadiget, og at dette navnlig var Tilfældet med en større Del af den Majs, der var lastet i et under det tværskibs Kulrum værende Underrum, der stødte op til Fyrpladsen, medens det kun var en forholdsvis ringe Del af Majsen i de øvrige Lastrum der var beskadiget. Det paagældende Lastrum udgjorde en Del af Storlasten, men mellem det og den øvrige Storlast var der anbragt et Træskot, i hvilket der fandtes 2 Aabninger, der hver maalte 7×4 Fod. Det var adskilt fra Fyrpladsen og de paa begge Sider af denne værende Bunkerrum ved et Jernskot, der ind imod Lastrummet i en Afstand af ca. 9 Tommer var forsynet med en Træbeklædning, der dækkede den Del af Skottet, der vendte ud mod Fyrpladsen, og gik omtrent 9 Tommer ind over Sidebunkerne. Inde paa Fyrpladsen var Donkeykjedlen, der efter det Oplyste ikke blev benyttet paa Rejsen, anbragt midtskibs i en Fordybning i det fornævnte Skot, medens den store Dampkedel var fjernet ca. 8 à 9 Fod fra dette. I Dækket mellem det nævnte Lastrum og det ovenover løbende tværskibs Kulrum

var der to Luger. Disse Luger vare ikke paa under Rejsen, men der var fra hver af Lugerne anbragt en Træføder til Lugen paa det øverste Dæk. Foruden ved de omtalte Træfødere var Lastrummet ventileret ved Storlastens Ventilatorer, der bestod af 2 Stkr. 12 Tommers Luftrør med Diameter aftagende til 9 Tommer ved Mellemdækket. Det aabne Rum mellem Jernskottet og Træbeklædningen var endelig ventileret ved 2 bøjede Ventilatorer (Svanehalse) $4^1/_2$ Tommer i Diameter.

Efter det Oplyste havde Skibet paa en stor Del af Rejsen haft stormfuldt Vejr med høj Sø, saa at Lugen, hvortil de 2 føromtalte Træfødere førte op, under en Del af Rejsen havde maattet holdes lukket.

Som Modtager af den omtalte beskadigede Del af Partiet har Citanten Købmand V. Nielsen, Odense, sagsøgt Indstævnte $^8/_8$ „Hannah M. Bell"s Rhederi Firmaet Grosby Magee & Co. ved deres Befuldmægtigede Højesteretsadvokat H. Halkier til Betaling af en Erstatning af 6,831 Kr. 69 Øre med Renter og Omkostninger.

Han har gjort gældende, at da hele Skibets Last stammede fra samme Beholdning i Baltimore, og da Majsen i de øvrige Lastrum var gennemgaaende i god Kondition, maa den skete Beskadigelse tilskrives Beskaffenheden af det nævnte Lastrum, der ikke kan have været egnet til at modtage en for Varme saa modtagelig Vare som Majs; han har i saa Henseende blandt andet gjort gældende dels, at Træbeklædningen mod Jernskottet burde have dækket Sidebunkerne, dels, at Indretningen af Ventileringen fra Lastrummet ikke har været tilstrækkelig god.

De Indstævnte, hvis Ansvar for Ladningen ifølge Konnossementets Bestemmelse skal bedømmes efter den amerikanske „Harter Act", have paastaaet sig frifundne, idet de have gjort gældende, at Lastrummet har været fuldt forsvarlig indrettet til Transport af Majs. De have henvist til, *at* Skibet tidligere i Rummet har overført Korn fra Amerika til Europa, uden at der har fundet nogen Beskadigelse Sted, *at* New-York's Board af Underwriters Inspektionsbureau, der repræsenterer Ladningsassurandørerne, har ført Tilsyn med og godkendt Indladningen specielt ogsaa Lastrummenes Indretning, og *at* det tilsvarende Lastrum i andre Skibe er indrettet paa lignende Maade som i „Hannah M. Bell", idet det navnlig ikke er anset for nødvendigt at beklæde den Del af Skottet, der ligger udfor Bunkerne, med Træ, da Bunkerne selv afgiver tilstrækkelig Beskyttelse mod Varmen fra Fyr-

rummet. Efter deres Formening kan Majsen ikke have været i fuldtud god Kondition ved Indladningen, og Beskadigelsen maa derfor tilskrives Majsens egen Beskaffenhed.

De have sluttelig hævdet, at det da Konnossementet indeholder Klausulen „Kvalitet ubekendt“ havde været Citantens Sag at føre Bevis for at Varerne var i fuldtud god Kondition ved Indladningen, og da de, da saadant Bevis ikke er forsøgt ført, allerede af den Grund maa frifindes.

Selv om det nu ikke kan anses som utvivlsomt, at det i den nævnte Klausul tagne Forbehold med Hensyn til Kvaliteten ogsaa rummer et Forbehold med Hensyn til Varens Kondition i Indladningsøjeblikket, vil Indstævnte være at frifinde, da det efter det Foreliggende findes efter Omstændighederne tilstrækkelig antageliggjort, at Skaden maa skyldes det haarde Vejr i Forbindelse med en vis, neppe den Gang for Skibets Fører kendelig, Mangel ved Varens Kondition i Indskibningsøjeblikket.

Efter de foreliggende Oplysninger om Skibets Indretning, maa Retten nemlig anse det paagældende Lastrum for tilstrækkelig egnet til at føre en fuldtud modstandsdygtig Majs over Søen, naar Vejrforholdene ikke ere altfor ugunstige, idet de fra Skibets Side trufne Foranstaltninger til Isolation og Ventilation skønnes hensigtsmæssige, og idet den Omstændighed, at Jernskottet ikke har været træbeklædt udfor Bunkerne, af den af de Indstævnte nævnte Grund maa blive uden Betydning. Den af Citanten fremhævede Omstændighed, at Majsen har holdt sig betydelig bedre i de andre Lastrum, findes ikke at være tilstrækkeligt Bevis for, at Beskadigelsen dog ikke i første Række skyldes Ladningens egen Beskaffenhed, saameget mindre som Ladningen i de andre Lastrum dog ikke er ganske ubeskadiget.

Sagens Omkostninger findes at burde tilsvares de Indstævnte af Citanten med 100 Kr.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte S/S „Hannah M. Bell“s Rhederi Firmaet Grosby, Magee & Co. ved deres Befuldmægtigede Højesteretsadvokat H. Halkier bør for Tiltale af Citanten Købmand Vilh. Nielsen, Odense, i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger bør Citanten tilsvare de Indstævnte med 100 Kr. inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

udgivet af

Bestyrer i Nordisk Skibsrederforening

J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind,* Stockholm,
og cand. jur. *C. Sundorph,* Kjøbenhavn.

No. 12	Aargang VIII	1907.

28.

Christiania Sjøret, den 29 Juni 1907.

„John Coverdale"s Rederi
(Advokat Gustav Blom)

mod

Bjølsen Valsemølle
(Overretssagfører Sverdrup Thygeson).

Et Parti Korn losses ifølge Aftale mellem Skipper og Modtager ved Elevator. Losningen skulde ifølge Kontrakten foregaa, saa hurtigt Skibet kunde levere. Sjøretten udtaler, at det ligger nær at drage den Slutning af Aftalen om Losning ved Elevator, at Modtageren skulde være uden Ansvar for Ophold, naar Losningen foregik saa hurtigt, som det var muligt med Elevatoren, selvom den kunde have foregaaet endnu hurtigere ved Skibets egne Wincher, men at der ikke var Grund til at komme nærmere ind herpaa, da Skipperen ikke havde ført Bevis for, at Skibet kunde have leveret Lasten hurtigere ved Hjælp af egne Wincher.

Ved Sjøretsstævning af 25 November 1904 har „John Coverdale"s Rederi anlagt nærværende Sag mod Bjølsen Valsemølle og efter inden Retten forgjæves anstillet Forligsmægling

paastaaet Indstævnte tilpligtet at betale £ 87-10-0 — i denne Valuta eller i norske Penge efter Betalingsdagens Kurs med Renter og Sagsomkostninger.

Indstævnte har paastaaet sig frifunden og tilkjendt Sagsomkostninger.

Dampskibet ankom til Kristiania med en Ladning Korn hvoraf en Del — i Stævningen opgives ca. 3700 Tons — skulde losses til Bjølsen Valsemølle, medens Resten af Ladningen, saavidt sees, skulde losses i Kjøbenhavn. Efter Aftale mellem Bjølsen Valsemølle og Skibets Mægler Herrer Fearnley & Eger paa Skibets Vegne udførtes Losningen ved Bjølsen Valsemølles Kornelevator paa Vippetangen. Losningen paabegyndtes Tirsdag Morgen den 25 Oktober, og Skibet var udlosset Mandag den 31 Oktober. Efter den som Dok. ad 3 fremlagte Losseopgave, lossedes der paa de enkelte Dage følgende Kvanta:

Den 25 Oktober		516 Tons
„ 26 „		694 „
„ 27 „		700 „
„ 28 „		635 „
„ 29 „		631 „
„ 31 „		490 „
	Tilsammen:	3666 Tons

Ifølge en af Citantskabet paaberaabt Klausul i Konnossementet (Dok. 1 ad 2) skulde Losningen foregaa saa hurtigt, som Skibet kunde levere. Nogen Oversættelse af Konnossementet, der er affattet paa engelsk, er ikke dokumenteret, heller ikke nogen Oversættelse af den specielt paaberaabte Klausul. I Indstævntes Indlæg af 13 Juni 1906 (Dok. 10), kfr. ogsaa Indstævntes Indlæg af 4 Marts 1905 (Dok. 5) angives Klausulens Indhold imidlertid at være, at „Varerne skal Modtageren indfinde sig for at modtage inden 24 Timer efter Damperens Ankomst og Klarering ved Toldboden, og de losses saa hurtig, Damperen kan levere i Havnens almindelige Arbeidstimer, løst eller i Sække efter Modtagerens Valg; ellers har Kapteinen eller Mægleren Adgang til strax og naarsomhelst Ophold i Losningen finder Sted at losse Varerne eller nogen Del deraf i Lægtere eller paa Land for Eierens Regning og Risiko“.

Citantskabet medgiver, at Lossetiden først begyndte at løbe Tirsdag Morgen den 25 Oktober, men gjør gjældende, at det

hersteds udlossede Kvantum efter Konnossementsklausulen skulde have været udlosset senest Fredag Middag den 28 Oktober: og det forlanger derfor Godtgjørelse for $3^1/_2$ Overliggedag efter £ 25-0-0 pr. Dag.

Indstævnte derimod bestrider, at der overhovedet er paaløbet Overliggedage.

Noget egentlig Ophold i Losningen kan der ikke sees at have været, tværtimod paastaar Indstævnte, at Dampskibet fik en mere end almindelig hurtig Losning. Citantskabet har vistnok ikke villet medgive dette, men efter de foreliggende Oplysninger kan det ikke være tvivlsomt, at Skibet praktisk taget er losset saa hurtigt som Indstævntes Kornelevator kunde udføre Arbeidet, og snarere hurtigere end nævnte Elevator gjennemsnitlig kan arbeide (kfr. Indstævntes Oplysninger i Skrivelse af 24 April 1907 i. f. Dok. ad 14). Det er imidlertid ikke herpaa, Citantskabet bygger Søgsmaalet. Dette er derimod bygget derpaa, at Skibet med sine 5 Wincher (og moderne Losseapparater forøvrigt) med Lethed kan losse 1200 Tons pr. Dag, og at det da efter den paaberaabte Konnossementsklausul maa være Skibet ganske uvedkommende, hvor stort Kvantum Kornelevatoren kan losse. Kan ikke Indstævnte ved Hjælp af sin Elevator modtage saa stort Kvantum, som Skibet paa sin Side kan levere, maa dette — anfører Citantskabet — være Indstævntes egen Risiko.

Indstævnte har ligeoverfor dette fremsat følgende fire Indsigelser:

1) at Skibet, naar det sluttede Aftale med Indstævnte om at lade Losningen udføre ved Hjælp af Kornelevatoren, maa have vedtaget Elevatorens Losseevne som Maalestok for Losningens Hurtighed,

2) at Citantskabet har paaberaabt sig Certepartiets Bestemmelse om Overliggedagsgodtgjørelsens Størrelse (£ 25-0-0 pr. Dag) og derfor ogsaa maa ansees at have vedtaget, at Liggedagene skal ansættes til 9 Dage, saaledes som i Certepartiet for *Lastningens* Vedkommende er aftalt,

3) at Sjøfartslovens Bestemmelser om Lossetiden her maa komme til Anvendelse, kfr. Ls. § 137 jvf. § 119, og endelig

4) at selv efter den af Citantskabet paaberaabte Klausul i Konnossementet er ingen Overliggedag paaløbet.

Retten skal hertil bemærke:

Den Omstændighed, at Citantskabet har paastaaet Godt-

gjørelsen sat til det Beløb, som i Certepartiet er fastsat for Lastningens Vedkommende, nemlig £ 25-0-0, hvilket Beløb sees at være betydelig lavere end Reglen i Sjøfartslovens § 120 vilde hjemle (Skibets Registertons er 1940 Tons netto), kan klarligen ikke medføre, at Skibet skulde være bunden til at lade Lossetiden løbe ligesaa længe, som i Certepartiet for Lastningens Vedkommende er aftalt. Disse to Ting hænger ikke sammen paa den Maade, som af Indstævnte (under Indsigelse No. 2) fremholdt.

Heller ikke kan Indstævnte gives Medhold deri, at Konnossementet ikke fastsætter nogen bestemt Lossetid, og at da Sjøfartslovens Regel i § 137, jvf. § 119 skal komme til Anvendelse. Spørgsmaalet er for Lastningens Vedkommende afgjort i modsat Retning ved den af Citantskabet paaberaabte Høiesteretsdom af 12—5—1906 i Sag D/s „Rask"s Rederi mod A/s Embretsfos Fabriker, og der kan ikke være nogen Grund til at fortolke den tilsvarende Klausul for Losning paa anden Maade. Nævnte Høiesteretsdom maa derfor forsaavidt ansees som Præjudikat imod den af Indstævnte hævdede Fortolkning.

Derimod synes meget at tale for, at Skibet ved Aftalen om Losning ved Indstævntes Kornelevator har vedtaget, at Konnossementsklausulen om Losningens Tilendebringelse saa hurtigt, som Skibet kan levere, herved skulde ansees opfyldt. Det maa erindres, at en Elevator kun har en begrændset Losseevne, som paa Forhaand kan opgives. Selvom Indstævnte aldrig saa meget ønskede det, vilde det derfor være umuligt for Indstævnte *ved Hjælp af Elevatoren* at drive Losningen hurtigere, end Elevatoren efter sin Konstruktion og Arbeidsevne kunde præstere. Det synes klart, at naar Indstævnte aftalte Losning ved Elevatoren, kunde det ikke være Indstævntes Mening at paatage sig Ansvar for de Overliggedage, som efter Citantskabets Forstaaelse af Konnossementsklausulen paa Forhaand med Sikkerhed kunde beregnes at ville paaløbe. Dette maatte ogsaa staa klart for Skibets Vedkommende, som med Lethed kunde have skaffet sig Rede paa Elevatorens Losseevne, *hvis* man ikke havde positivt Kjendskab til samme.

Den Slutning ligger derfor overmaade nær, at Skibets Vedkommende ved at indgaa paa Aftalen om Losning ved Elevatoren ogsaa har accepteret Indstævntes Forudsætning om, at herved var Konnossementets Bestemmelse om Lossetiden opfyldt, som ovenfor nævnt har Elevatoren i det foreliggende Tilfælde snarere arbeidet

hurtigt end langsomt sammenlignet med dens gjennemsnitlige Ydelsesevne.

Denne Slutning bestyrkes ogsaa derved: at efter de af Indstævnte dokumenterede Oplysninger synes den præsterede Losning (gjennemsnitlig vel 600 Tons pr. Arbeidsdag) fuldt ud at svare til, hvad der gjennemsnitlig præsteres i andre Havne i Norden (kfr. Dok. 2. 3, 5 og 6 ad 10).

Paa den anden Side sees det, at Skibets Fører allerede i Skrivelse af 25 Oktober 1904 (Dok. 4 ad 9) sees at have protesteret mod Losningens Fremgang og den 26 Oktober nedlagde formel Protest for notarius publicus i samme Anledning.

Spørgsmaalet maa efter dette erkjendes at være endel tvivlsomt. Imidlertid findes det ikke nødvendigt at afgjøre dette Spørgsmaal, da Citantskabet ikke kan skjønnes at have leveret Bevis for, at Skibet kunde være bleven udlosset tidligere, hvis der ikke var bleven anvendt Elevatorlosning. At Citantskabet her maa have Bevisbyrden, kan formentlig ikke være tvivlsomt.

Det kan her ikke være afgjørende, hvad Citantskabet har fremholdt, at Skibet med sine 5 Wincher abstrakt seet kan losse ca. 1200 Tons pr. Dag. Efter de foreliggende Vidneforklaringer i England fra Skibets Fører og Styrmand synes det vistnok antageligt, at Skibet enkelte Gange har udlosset et saa stort Kvantum pr. Dag. En Ting er imidlertid, hvad Skibet (muligens undtagelsesvis) kan præstere i enkelte Havne og under specielt heldige Forholde med Hensyn til Ladningens Anbringelse i Skibets forskjellige Rum etc., en anden Ting er, hvor hurtigt Skibet kunde have udlosset den under Sagen særskilt omhandlede Partladning. Det er det sidste, det her kommer an paa, og ved dette Spørgsmaals Besvarelse maa det ogsaa komme i Betragtning, hvor hurtigt Skibet kunde have været udlosset i den i Havnen vanlige Arbeidstid og under de i Havnen herskende Losseforholde. Overensstemmende hermed antages det at maatte forstaaes, naar det i Konnossementet heder, at Losningen skal foregaa saa hurtigt, som Skibet kan levere. Det vilde formentlig være ganske urimeligt at fortolke dette derhen, at Modtageren skulde have Risikoen og Ansvaret for, at Skibet blev udlosset i saa kort Tid, som Losning muligens kunde ske i andre Havne med gunstigere Losseforhold, uanset om dette paa Lossestedet maatte være umuligt. Derimod giver Bestemmelsen god og naturlig Mening, naar den fortolkes derhen, at Skibet har Krav paa at blive udlosset saa hurtigt,

som det paa Lossestedet med den enkelte specielle Ladning maatte være muligt.

Herved vil paa den ene Side *Skibets* større eller mindre Evne til at præstere hurtig Losning komme i tilbørlig Betragtning, men paa den anden Side ogsaa de vanlige Losseforhold paa Lossestedet. Modtageren vil da under denne Forstaaelse have Risikoen for ethvert Ophold eller enhver Forsinkelse, som ikke hidrører fra Skibets Forhold, men selvfølgelig maa her som ellers, hvor der ikke er fastsat en bestemt Tidstermin, Losningshurtigheden være Gjenstand for en rimelig og skjønsmæssig Bedømmelse.

Ud fra ovennævnte Fortolkning vil Sagens Afgjørelse bero paa, hvor hurtigt Partladningen qu. her i Kristiania burde og kunde have være udlosset, hvis der ikke havde været anvendt Elevatorlosning. Indstævnte har her oplyst, at Skibet lossede i Kristiania ca. 1691 Tons Byg og ca. 1974 Tons Rug, og at Rugen var fordelt saaledes:

I Forpiggen		53	Tons
I Toppen af Luge No. 2	ca.	33	„
I Bunkerne	-	200	„
og i Luge No. 4	-	1688	„
Tilsammen:		1974	Tons

I Citantskabets Skrivelse af 23 Oktober 1906 (Dok. 2 ad 11 og 3 ad 13) er det oplyst, at der i Kristiania lossedes 1,691,500 Kgr. Byg og *1,674,371* Kgr. Rug, men det sidste Tal maa formodes at være anført 300 Tons for lavt, da man ellers ikke faar frem det rigtige Totalkvantum.

I en Skrivelse af 14 Februar 1907 har Skibets Fører meddelt, at Rugkvantumet var fordelt saaledes (se Dok. 6 og 7 ad 13):

No. 4	ca.	1100	Tons
„ 3	-	390	„
„ 2	-	30	„
Mellemdæk	-	340	„
Forpig	-	60	„
Tilsammen:	ca.	1920	Tons

Da Totalkvantumet imidlertid som nævnt var ca. 1974 Tons, mangler der saaledes her Oplysning om Anbringelsen af ca. 54 Tons.

I Skrivelse af 24 April 1907 (Dok. ad 14) har Indstævnte

fastholdt Rigtigheden af sin Opstilling, og har specielt anført, at de 340 Tons, som efter Kapteinens Angivelse var anbragt paa Mellemdæk, i sin Helhed maa medregnes til det Kvantum, som skulde udlosses ved Luge No. 4. Samtidig opstiller Indstævnte en ny Beregning, hvori lægges til Grund Kapteinens Angivelse af Kvantumet ved Luge No. 3 til 390 Tons, og kommer Indstævnte da til det Resultat, at der ved Luge No. 4 mindst skulde udlosses ca. 1498 Tons.

Citantskabet har ligeoverfor dette bestridt, at hele det paa Mellemdæk anbragte Kvantum kan henføres til Luge No. 4, men har dog ikke nærmere angivet hvor stor Del af de 340 Tons skal henføres til Luge No. 4.

Efter den Maade, hvorpaa Partladningen var fordelt i Skibet, vil det afgjørende være, hvor lang Tid der vilde være medgaaet til at losse ved Luge No. 4, idet det er klart, at det ikke kunde hjælpe Skibet til at blive færdig med Udlosningen, at det ved Hjælp af sine 5 Wincher kunde faa udlosset i forholdsvis kort Tid de mindre Kvanta, som skulde losses fra Skibets øvrige Rum.

Ved Luge No. 4 haves kun en Winch (se Plan over Skibet, Dok. 4 ad 2 ad 11).

Parterne er enige om, at den normale Arbeidstid i Kristiania kan sættes til 10 Timer pr. Dag. I Indlæg af 19 December 1906 (Dok. 12) anfører Indstævnte, at der normalt kun benyttes 2 Arbeidsgjæng ved hver Luge, men selv om der vil benyttes 3 Arbeidsgjæng kommer Indstævnte ved en anstillet Beregning til det Resultat, at der alene kunde losses 151 Tons pr. Arbeidsdag. Citantskabet paastaar derimod, at hvert Gjæng kan losse 120 Tons pr. Dag, altsaa 3 Gjæng 360 Tons pr. Dag (se Indlæg af 13 Marts 1907, Dok. 13 i. f.). Indstævnte betegner denne Anførsel som ganske urigtig og tilføier i den før nævnte Skrivelse af 24 April 1907, at Skibet for at klare Losningen af Rum No. 4 i de 6 Dage, som in casu medgik, maatte have kunnet losse 250 Tons pr. Dag af Luge No. 4, selv om der kun regnes med et Kvantum af 1498 Tons — „hvad jo enhver Sagkyndig vil forstaa havde været umuligt“.

Udenfor Parternes divergerende Paastande foreligger ingen Oplysninger om heromhandlede Punkt. Da Citantskabet som nævnt har Bevisbyrden, maa denne Mangel gaa ud over dette. Ved Citantskabets Anførsel om de 360 Tons pr. Arbeidsdag er der heller ikke taget noget Hensyn til, at 3 Arbeidsgjæng af praktiske Hensyn ikke paa langt nær vil kunne udlosse det tredobbelte af

det Kvantum, som et enkelt Gjæng kan losse. Efter det Kjendskab, som Rettens sagkyndige Medlemmer har til Losseforholdene hersteds, antager Retten ogsaa, at Indstævnte med Rette har betegnet det som en Umulighed for Skibet at faa losset af en Luge med en Winch (kfr. Planen) et saavidt betydeligt Kvantum som 250 Tons pr. Arbeidsdag, og ialfald har Citantskabet intet Bevis ført for, at der kunde have været losset et større Kvantum. Dette maa efter Rettens Opfatning være afgjørende for, at Citantskabet ikke kan tilkjendes nogen Overliggedagsgodtgjørelse.

Indstævnte har under Sagen dokumenteret forskjellige Oplysninger om engelsk Retspraksis, som viser, at i engelsk Retspraksis fortolkes den omprocederede Konnossementsklausul paa en for Skibet langt ugunstigere Maade, end Retten ovenfor har lagt til Grund. Efter engelsk Ret synes der ikke at være Spørgsmaal om Ansvar for Modtageren, naar der efter de i Havnen gjældende Koutumer ikke kan lægges Modtageren nogen Forsømmelse tillast. Kfr. herom ogsaa Jantzens Haandbog: Befragtningsklausuler og Havarier, Pag. 40. Indstævnte hævder, at den samme Fortolkning maa komme til Anvendelse i det foreliggende Tilfælde. Citantskabet bestrider dette. Efter det foran antagne Resultat finder Retten ikke Grund til at indgaa nærmere paa dette Spørgsmaal.

I Henhold til det Anførte vil Indstævnte være at frifinde. Indstævnte antages derhos at burde tilsvare Sagens Omkostninger, der billiges med Kr. 300,00.

Det bemærkes, at de fornødne foreløbige Konferencer med Sjøretsmedlemmerne har hindret en tidligere Expedition af Sagen.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, Bjølsen Valsemølle bør for Citantskabet, „John Coverdale“s Rederi, dets Tiltale i denne Sag fri at være.

I Sagsomkostninger betaler Citantskabet til Indstævnte Kr. 300.00 — tre Hundrede Kroner — der udredes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

28—6—1907.

M. C. Backer.

W. P. Lorentzen. *H. F. Schetelig.*

29.

Sø- og Handelsretten i København, den 21 Maj 1907.

Kaptajn H. Burnitt, Fører af D S „Heronspool" af West Hartlepool
(Højesteretsadvokat Halkier)

mod

Indehaverne af Interessentskabet „Importforeningen" i Nykøbing paa Falster Købmændene C. A. Kronmann, V. Sidenius og Philip Sørensen
(Højesteretssagfører Arntzen).

Solovens Bestemmelse om, at Liggedagene først kan begynde at løbe, efterat Skibet er paa behørig Lasteplads *(Sølovens §§ 114 og 135)* antages ikke at indeholde nogen Forudsætning om, at Skibet altid skal være ved *Kai* i Mangel af positiv Bestemmelse i Kontrakten. En Bestemmelse i Konnossementet om, at hvert af Part-Konnossementerne skal bære sin Del af Skaden paa Ladningen (Mais), forpligter ikke Skipperen til at sørge for Fordeling af de beskadigede Varer.

Dampskibet „Heronspool", der er bygget i 1903 og maaler 2105 Netto Register Tons, indtog i Februar Maaned f. A. i Philadelphia en Ladning Majs, bestemt til Esbjerg og Nykøbing paa Falster. Majsen indladedes dels løst i Lasten dels i Sække under Tilsyn af Assurandørernes Repræsentanter (Board af Underwriters i New-York), der ogsaa inspicerede og godkendte Skibets Lastrum. Efterat ca. Halvdelen af Ladningen var losset i Esbjerg, afgik „Heronspool" den 18 Marts til Nykøbing paa Falster, hvor de Indstævnte under nærværende Sag, Indehaverne af Interessentskabet „Importforeningen" i Nykøbing paa Falster Købmændene C. A. Kronmann, V. Sidenius og Philip Sørensen var Ladningsmodtagere, og ankom hertil Tirsdag den 20 s. M. Kl. ca. 11 Formiddag. Da der i Nykøbing Havn kun er Plads til en større

Damper ved Kajen, hvor allerede Dampskibet „Askehall" laa. maatte „Heronspool" fortøje langs denne Damper. Det maa ansees for givet, at Ladningsmodtagerne strax havde faaet Kundskab om Skibets Ankomst, men der mangler Bevis for, at Skibet har meldt sig losseklart før næste Dag, da der tilstilledes Ladningsmodtagerne skriftlig Protest i Anledning af, at der endnu ikke var gjort Skridt til at modtage Ladningen.

Den 21 om Eftermiddagen havde Dampskibet „Askehall" udlosset sine Forrum og halede ca. 80' frem, saa at „Heronspool" kunde komme til Kajen med Agterenden, og den 22 Kl. 6 Formiddag paabegyndtes endelig Losningen, dog kun fra de agterste Lastrum (Nr. 4 og 5) og kun med 3 Hold Mand ombord i Skibet. Losningen fortsattes paa denne Maade i 2 Dage, Torsdag og Fredag; om Lørdagen blæste stærk Storm med svært Snefald, hvorfor slet intet Arbejde med Losning foregik denne Dag, og først Mandag den 26, da „Heronspool" var kommen helt til Kaj, genoptoges Losningen. Skønt hver af „Heronspool"s 5 Luger var forsynet med 2 Sæt Lossegrejer, og der altsaa kunde losses med 10 Hold Mand ombord i Skibet, arbejdedes dog kun med 6 Hold, og der lossedes kun fra den mod Kajen vendende Side. Først Fredag den 30 Marts var Skibet udlosset.

Konnossementet indeholdt den Bestemmelse, at Skibet skulde losse saa hurtig det kunde levere i almindelig Arbejdstid, uanset enhver modstaaende Koutyme i Havnen. I en over Skibet og dets Losseindretninger ved af Retten i Nykøbing udmeldte Mænd foretagen Besigtelsesforretning hedder det, at Skibet med tilstrækkeligt Mandskab vilde kunne losse ca. 640 Tons Majs pr. Dag, naar der lossedes til begge Sider af Skibet. Da der nu i Nykøbing udlossedes ialt 4,341,521 Pd., skulde Losningen herefter have kunnet være tilendebragt i et Tidsrum af ca. $3^1/_3$ Dag. Med Udfaldet af fornævnte Skønsforretning, som ifølge en af Skønsmændene senere afgivet Erklæring synes baseret paa den Forudsætning, at der lossedes til Lægtere fra den Side af Skibet, der ikke laa til Kajen, var Ladningsmodtagerne ikke tilfredse, men i Stedet for at søge et andet Resultat tilvejebragt enten ved under en Afhjemling at stille nærmere Spørgsmaal til Mændene eller eventuelt ved Overskøn, begærede de 2 andre Skønsmænd udnævnte til at skønne over Losseevnen „med tilstrækkeligt Hensyn til de øjeblikkelige Forhold i Havnen".

Der udmeldtes 2 Skønsmænd, som afgav en fra de tidligere

udmeldte Skønsmænds Mening noget afvigende Erklæring om Losseevnen pr. Hold pr. Dag, og dertil knyttede en Udtalelse om. at Skibet den 22 og 23 Marts kun kunde losse med 3 Hold og derefter med 6 Hold.

Den sidste Udtalelse maa blive uden Betydning, den har øjensynlig Hensyn til den manglende Kajplads og til Manglen paa Arbejdsstyrke, men Betydningen af disse Momenter er det ikke Skønsmændenes Sag at fastslaa. Hvad Spørgsmaalet om Skibets samlede Losseevne angaar yder Skønnet herefter ingen yderligere Vejledning for Retten, end den, Retten har i det først optagne Skøn der er anerkendt af begge Parter som gyldigt uden Afhjemling, og som efter det saaledes Foreliggende alene vil være at lægge til Grund ved Sagens Paadømmelse, medens det senere optagne Skøn maa betragtes som retlig betydningsløst.

Under Losningen viste det sig, at en Del af Ladningen var beskadiget og de Indstævnte, som mente, at Skibet maatte være ansvarlig for denne Beskadigelse, tilbageholdt i denne Anledning i den Fragt, de skyldte til Skibet, et Beløb af 2500 Kr. til Dækning af Erstatningen for Beskadigelsen.

Ved Stævning af 28 August f. A. til nærværende Ret som vedtaget Værnething har nu Citanten Kaptajn H. Burnitt, Fører af Dampskibet „Heronspool“ af West Hartlepool paastaaet de Indstævnte tilpligtede, dels at betale Overliggedagspenge for 6½ Dag med 842 Kr. daglig eller 5473 Kr., dels det resterende Fragtbeløb 2500 Kr., alt med Renter 5 % pro anno fra Stævningens Dato. Citanterne gjøre gældende, at Modtagerne maa bære Tabet ved at Skibet først den 25 kom helt til Kaj, at det om fornødent havde været Modtagernes Sag at skaffe Lægtere, samt at en medvirkende Grund til at Losningen gik saa langsomt, var at der ikke kunde skaffes Vogne til at bortskaffe Lasten.

De Indstævnte have paastaaet sig frifundne, idet de dels ikke erkender, at de maa undgælde for at der ikke strax var tilstrækkelig Kajplads, og dels navnlig hævde, at den langsomme Losning væsentlig skyldes den Omstændighed, at Skibet ikke kunde skaffe Mandskab nok til Losningen, idet den af Skibet antagne Stevedore ikke noget Øjeblik var i Stand til at skaffe bedre eller flere Folk end de henholdsvis 3 og 6 Hold, der var i Gang, dels fordi der paa det paagældende Tidspunkt overhovedet kun var lidet disponibelt Mandskab i Nykøbing, dels fordi en stor

Del af det disponible Mandskab i Tiden indtil Søndag var beskæftiget paa „Askehall".

De Indstævnte have efter udtaget Kontrastævning af 17 November 1906 paastaaet sig tilkendt hos Citanten som Erstatning for de skete Beskadigelser et Beløb paa 6376 Kr. 72 Øre, dog med Fradrag af den af dem tilbageholdte Restfragt 2500 Kr., eller ialt 3876 Kr. 72 Øre, med Renter 5 % pro anno fra 17 November 1906. Sagens Omkostninger baade i Hoved- og Kontrasagen har begge Parter paastaaet sig tilkendte.

Med Hensyn til Hovedsagen er det in confesso, at Erstatningen for Overliggedage, om saadanne ere paaløbne, skal beregnes som af Citanten paastaaet til 842 Kr. daglig.

Retten, der som forannævnt maa gaa ud fra, *at* Skibet har været istand til at losse 640 Tons pr. Arbejdsdag, naar der lossedes fra alle 5 Luger med 2 Hold Mand ved hver, maa tillige, skøndt Skønsmændene ikke udtaler sig derom, efter de fremlagte Tegninger og andre foreliggende Oplysninger om Skibets Indretning og Størrelse forudsætte, at der i og for sig intet var til Hinder for at losse med alle 10 Hold til samme Side af Skibet.

Retten kan ikke tillægge de af Indstævnte fremskaffede Erklæringer om, at det har været umuligt for Skibet at skaffe flere eller bedre Folk til Losningen, nogen Betydning; dels have Citanterne hævdet, at Skibets Mandskab eventuelt havde været beredt til at træde til, dels vilde der jo — hvis alt Mandskab i Nykøbing var optaget — kunne være skaffet Folk andetsteds fra.

Som Sagen foreligger maa Retten gaa ud fra, at Skibet ikke har nogen Skyld i, at Losningen er forsinket, og med Hensyn til Spørgsmaalet om Betydningen af, at Skibet ikke strax kunde komme helt til Kaj, maa Retten, der ikke skønner, at Sølovens Bestemmelser om at Liggedagene først kan begynde at løbe efter at Skibet er „paa behørig Lasteplads" indeholder nogen Forudsætning om, at Skibet altid skal være ved Kaj, i Mangel af positive Bestemmelser i Kontrakten (der er hverken stipuleret, at Skibet skal afvente Kajplads eller blot at Losningen skal ske til Kaj) finde, at Ladningsmodtagerne ere nærmest til at bære det derved forvoldte Tab, saaledes at de altsaa, naar de ikke have villet skaffet Lægtere, maa betale Overliggedagspenge.

Da der imidlertid ikke bevisligt er givet de Indstævnte Underretning om, at Skibet fra sin Side var losseklart før Onsdag

den 21. kunne Liggedagene først regnes fra Torsdag den 22 om Morgenen. Da Vejret om Lørdagen efter Citantens egen Anførsel i Dagbogen maa antages at have været af en saadan Beskaffenhed, at det har hindret Arbejde, ikke blot fra Modtagernes, men ogsaa fra Skibets Side, vil denne Dag ikke kunne medregnes og Liggedagene saaledes først være at anse som udløbne Tirsdag den 27 om Formiddagen. Der vil herefter være at tilkende Citanten Godtgørelse for $3^1/_2$ Overliggedage med 2947 Kr. samt Resttilgodehavende for Fragt 2500 Kr.

Hvad Kontrasagen angaar er det in confesso, at der i det i Nykøbing udlossede Parti fandtes en Manco af 4965 Pd., idet et lignende Kvantum var udlosset for meget i Esbjerg, og at der herfor ved Arbitrage er tilkendt de Indstævnte Erstatning hos Sælgerne, beregnet efter Kontraktprisen for det manglende Kvantum. De Indstævnte have imidlertid forment, at der maa tilkomme dem yderligere Erstatning i denne Anledning hos Citanten, nemlig Avancetab — beregnet efter Priserne den 30 Juni 1906, da de solgte det sidste Parti af den modtagne Majs — 297 Kr. 92 Øre, samt 57 Kr. 08 Øre i Remboursomkostninger og Renter. Citanten har tilbudt at godtgøre de Indstævnte Differencen mellem Kontraktsprisen for det manglende Kvantum og den Pris, hvorfor Dækningskøb kunde være foretaget med 88 Øre pr. 1000 Kg. eller 21 Kr. 85 Øre, og da de Indstævnte i ethvert Tilfælde ikke skønnes at have yderligere Krav i Anledning af Mancoen, vil der kun kunne tillægges dem dette af Citanten indrømmede Beløb.

De Indstævnte have yderligere fordret et Erstatningsbeløb af ialt 6021 Kr. 72 Øre for beskadiget Majs i det til dem udlossede Parti, og støttet dette Krav *dels* paa en Bestemmelse i Konnossementet om, at ethvert af Part-Konnossementerne skulde bære sin Del af Skade paa Ladningen, *dels* paa at Skibet i det mindste delvist maa være ansvarlig for den Maade, hvorpaa Beskadigelsen er opstaaet.

I førstnævnte Henseende have de Indstævnte fremhævet, at der ialt i Esbjerg og Nykøbing blev udlosset 1,273,421 Pd. beskadiget Majs, hvoraf der altsaa skulde falde paa dem Halvdelen eller 636,710 Pd., medens de fik udleveret 831,379 Pd. Der maa imidlertid gives Citanten Medhold i, at den anførte Bestemmelse i Konnossementet ikke kan paalægge ham den Pligt at sørge for ligelig Fordeling af de beskadigede Varer mellem de forskellige Modtagere, men maa sigte til, at disse overfor hinanden kunne

gøre Krav paa en Udligning af den i saa Henseende fremkomne Forskel. Om det andet Punkt hedder det i en paa Foranledning af de Indstævnte over Ladningen optagen under 30 Marts 1906 dateret Skønsforretning, at der i Lastrum Nr. 4 (Lasten agter for Maskinrummet) fandtes en stor Del Majs betydelig beskadiget af Varme, delvis sammenbrændt, liggende umiddelbart op mod Jernskottet, som skiller dette Rum fra Maskinrummet, og over hele Skibets Bredde. Dog fandtes ogsaa i samme Rum beskadiget Majs paa begge Sider af Langskottet. I Lastrum Nr. 3 (Lasten foran for Kedelrummet) fandtes Majsen i ualmindelig høj Grad kogt eller sammenbrændt Tilstand, særlig op mod Skottet til Kedelrummet. Medens Maskinskottet i Lastrum Nr. 4 var uden særlig Isolering, fandtes der i Lastrum Nr. 3 indenfor Skottet ud mod Kedelrummet et Træskot; efter Skønsmændenes Erklæring var der dog i den øverste Del af dette Træskot ved Indtørring fremkommet Revner mellem Plankerne, der derfor vare beklædte med Lærred eller Sejldug. Disse Skønsmænd — 2 Købmænd fra Nykøbing — kom til det Resultat, at Skaden i Rummene Nr. 3 og 4 hovedsaglig hidrørte fra Varmen fra Maskin- og Kedelrum, og at den i Rum Nr. 3 anvendte Isoleringsmaade ikke ved Kornvarer er forsvarlig, samt at Majsen i dette Lastrum allerede burde være udlosset i Esbjerg, hvorved Skaden mulig var bleven mindre. Med Hensyn til den Del af den beskadigede Majs, der fandtes langs Langskottet i Rum 4 udtaler Skønsmændene dog, at denne Beskadigelse utvivlsomt hidrører fra den store Mængde Støv, der fandtes her, idet dette Støv er tilstrækkeligt til at fremkalde Varme. Ved en samtidig paa Citantens Foranledning optagen Skønsforretning over Skibet have Skønsmændene — 2 søkyndige Mænd — ligeledes under 30 Marts 1906 udtalt, at de til Ladningens Separation og Garnering fra Skibets Side trufne Foranstaltninger have været fuldt ud forsvarlige. Disse Skønsmænd have senere tilføjet, at de forefundne ved Indtørring fremkomne Aabninger i Træskottet ikke vare af en saadan Art, at Isoleringen blev uforsvarlig, og de have for Lastrum Nr. 4's Vedkommende gjort gældende, at den stærkeste Beskadigelse ikke fandtes ved Maskinskottet, men agter i Skibet langs Tunellen, der maa ansees for det koldeste Sted i Skibet.

Under den foreliggende Modstrid mellem de to Skønsforretninger — der heller ikke her er søgt afhjulpen ved Afhjemling

efter Afholdelsen af et Overskøn — kan Retten ikke bygge meget paa Skønsmændenes Udtalelser.

Under Sagen har Citanten ved Tegninger og paa anden Maade fremskaffet nærmere Oplysninger om de i „Heronspool“ til Ladningens Isolation trufne Foranstaltninger og deres Hensigtsmæssighed, og der maa herefter — naar bortses fra Spørgsmaalet om Betydningen af Indtørringen i Træskottet ved Kedelrummet — gaas ud fra, at Skibet har været saaledes indrettet, at en fuldtud modstandsdygtig Majs under ikke altfor ugunstige Vejrforhold vilde kunne føres over Søen i de paagældende Lastrum uden at tage Skade. Da nu de Oplysninger, der ere forelagte Retten om Indtørringerne ere for ubestemte til at Retten tør lægge nogen Vægt paa dem, maa Retten særlig ogsaa under Hensyn til at der fandtes beskadiget Majs andre Steder end ved det nævnte Træskot, gaa ud fra, at Majsen ikke har været i fuldud god Condition ved Indladningen og tør derfor ikke lægge Ansvaret for den forefundne Beskadigelse paa Skibet. Citanten vil derfor ogsaa paa dette Punkt være at frifinde for de Indstævntes Erstatningsfordring.

De Indstævnte ville saaledes være at dømme til Betaling af Overliggedagsgodtgørelse 2947 Kr. og Restfragt 2500 Kr. med Fradrag af det af Citanterne indrømmede Modkrav 21 Kr. 85 Øre eller ialt 5425 Kr. 15 Øre med Renter som paastaaet.

Sagens Omkostninger i Hoved- og Kontrasagen findes de Indstævnte at maatte betale Citanten med 200 Kr.

Statskassens Ret forbeholdes med Hensyn til en den 19 September 1906 og to den 31 Oktober 1906 fremlagte Skønsforretninger, der ikke ses at være forsynede med behørigt Stempel.

Iøvrigt foreligger ingen Stempelovertrædelse.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte, Indehaverne af Interessentskabet „Importforeningen“ i Nykøbing paa Falster Købmændene C. A. Kronmann, V. Sidenius og Philip Sørensen bør en for alle og alle for en til Citanten, Føreren af S/s „Heronspool“ af West Hartlepool, Kaptajn H. Burnitt betale 5425 Kr. 15 Øre med Renter 5 % aarlig fra den 28 August 1906 indtil Betaling sker og Sagens Omkostninger med 200 Kr.

At efterkommes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Statskassens Ret forbeholdes med Hensyn til at en den 19 September 1906 og to den 31 Oktober 1906 fremlagte Skønsforretninger ikke ses at være forsynede med behørigt Stempel.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

udgivet af

Bestyrer i Nordisk Skibsrederforening

J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 13	Aargang VIII	1907.

30.

Norges Høiesteret, den 4 Juli 1907.

Kaptein A. Lange paa Dampskibet „Senator Hollesen"s Rederis og Ladningseieres Vegne
(Advokat Schiander)

mod

Bodø Dykkerselskab
(Advokat Thaulow-Aubert).

En Skibsfører, hvis Skib er kommet paa Grund, tilkalder telegrafisk Assistance fra et Dykkerselskab, som derpaa afsender en Dykkerbaad, der dog afvises ved Ankomsten, fordi man imidlertid har faaet anden Hjælp. Dykkerselskabet ansees berettiget til Godtgjørelse for Dykkerbaadens Reise men ikke til nogen Erstatning, fordi det ikke havde faaet Leilighed til at yde Assistance, idet Skibets Stilling var en saadan, at Føreren maatte være berettiget til at benytte den først tilbudte Hjælp.

Extraordinær Assessor, Byretsassessor *Prydz:* Med Hensyn til nærværende Sags Gjenstand og nærmere Omstændigheder henviser jeg til den ved Sjøret i Steigen Sorenskriveri under 2 Juli 1906 afsagte Dom, ved hvilken blev kjendt for Ret:

Indstævnte, Kaptein A. Lange paa $^{D}/_{S}$ „Senator Hollesen“s Rederi og Ladningseieres Vegne, bør til Citantskabet, Bodø Dykkerselskab, betale 2540,00 — to Tusind fem Hundrede fireti — Kroner med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra 27 Oktober 1905, til Betaling sker.

Processens Omkostninger ophæves.

At efterkommes o.s.v.“.

Denne Dom er af Kaptein A. Lange paa Dampskibet „Senator Hollesen“s Rederi og Ladningseieres Vegne paaanket til Høiesteret, hvor han har ladet nedlægge saadan Paastand:

„At Appellanten tilpligtes at betale Indstævnte Kr. 540,00 med 4 % Rente fra 27 Oktober 1905 men forøvrigt frifindes for Indstævntes Tiltale i denne Sag, og at Indstævnte tilpligtes at betale Appellanten Sagens Omkostninger for begge Retter“.

Indstævnte, Bodø Dykkerselskab, har paastaaet Sjørettens Dom stadfæstet med Tilkjendelse af Procesomkostninger for Høiesteret.

Idet der fra begge Sider er akkviesceret ved den af Sjøretten med Hensyn til Sagens første Post, den af Dykkerselskabet beregnede Erstatning for Reisen til og fra Strandingsstedet, trufne Afgjørelse, er det alene Spørgsmaalet om, hvorvidt Selskabet tillige har Krav paa Erstatning for tabt Vinding, som er forelagt Høiesteret.

Jeg kommer i saa Henseende til et andet Resultat end Sjøretten. Jeg finder ikke, at der ved den stedfundne Telegramvexel kan ansees afsluttet Kontrakt af det Indhold, at Dykkerselskabet endelig blev overdraget og paatog sig det Arbeide at skaffe Fartøiet ud af den vanskelige Stilling, hvori det ved Grundstødningen var kommet. En Skipper, hvis Fartøi har stødt paa og er blevet staaende fast, er i Almindelighed ikke saa situeret, at han forsvarligen kan undlade at modtage den Hjælp, som først tilbyder sig. Det vil jo som oftest stille sig saa, at det er om at gjøre at faa Hjælpen hurtigst mulig, og er der Anledning til at faa sendt Bud til forskjellige Steder efter Hjælp, vil en Skipper under saadanne Omstændigheder vistnok ikke forsvarligen kunne indskrænke sig til at paakalde Hjælp fra et enkelt af disse Steder. In casu ser man saaledes, at der baade blev sendt Bud til Harstad med et nordgaaende Dampskib og derhos telegraferet til Bodø. Men at Skipperen, naar han har faaet fornøden Hjælp af det Bjergningsfartøi, som først er kommet tilstede, skulde være forpligtet til at yde det eller de øvrige budsendte Fartøier, som senere

maatte indfinde sig, foruden Betaling for Reisen frem og tilbage ogsaa en Erstatning, svarende til den Fortjeneste, som i Tilfælde af ydet Assistance vilde været indvundet, finder jeg ganske uantageligt. Ogsaa udenfor saadanne Tilfælde af Konkurrance mellem flere tilkaldte Bjergningsfartøier vil det kunne stille sig saa, at det tilkaldte Fartøi maa nøie sig med Betaling for Reisen frem og tilbage. Det vil saaledes være Tilfældet, naar det havarerede Fartøi under indtraadte heldige Forhold har kunnet hjælpe sig selv. Er Fartøiet helt gaaet tabt, vil Bjergningsfartøiet endogsaa gaa Glip af enhver Betaling. Jeg mener saaledes, at et Bjergningsselskab, naar dets Hjælp paakaldes, og særlig naar Afstanden fra Havaristedet er betydelig, saaledes som her, hvor dets Fartøi brugte 12 Timer til Opreisen, maa være forberedt paa, at dets Hjælp, naar det kommer til Stykket, ikke behøves, og at det da heller ikke erholder anden Godtgjørelse end for Reisen. Det er en Usikkerhed, som følger med Forretningen, og som maa antages at opveies ved den gode Betaling, som erlægges i de Tilfælde, hvor Bjergningsfartøiet kommer tidsnok til at yde Hjælp. Et Bjergningsselskab kan derfor, mener jeg, ikke med Føie betragte en Henvendelse fra et grundstødt Fartøi om Assistance som et Kontraktstilbud, ved hvis Akceptation Selskabet, ogsaa om dette Fartøi har faaet fornøden Hjælp, før Bjergningsfartøiet kommer, er berettiget til at fordre Betaling som for en virkelig ydet Assistance.

Hvad jeg saaledes har anført, er under den Forudsætning, at der er, hvad det regelmæssige Forhold vistnok vil være, Havsnød tilstede. Men saa usikre som Forholdene i Reglen vil være paa Sjøen, hvor man, selv om de øieblikkelige Forhold ikke er synderlig vanskelige, dog maa være forberedt paa Forandringer, kan der vistnok ikke være Tale om at forlange, at Stillingen skal være egentlig truende, forat en Skipper skal være berettiget til at forholde sig saaledes som anført. Saa trygt kan det nok tænkes at være under særlige Omstændigheder, at det kan stille sig anderledes. Men in casu var, mener jeg, efter de Oplysninger om Veirforholdene og Sjøgangen, som foreligger, Forholdene saadanne, at Skipperen havde fuld Føie til at optræde som skeet.

I Henhold til, hvad jeg saaledes har anført, vil jeg votere for, at Appellantens Paastand tages tilfølge, dog efter Omstændighederne under Ophævelse af Processens Omkostninger for begge Retter.

Konklusion:

Appellanten, Kaptein A. Lange paa Dampskibet „Senator Hollesen"s Rederi og Ladningseieres Vegne, bør til Indstævnte, Bodø Dykkerselskab, betale 540 — fem Hundrede og firti — Kroner med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra 27 Oktober 1905, til Betaling sker.

Forøvrigt bør Appellanten for Indstævntes Tiltale i Sagen fri at være.

Processens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret ophæves.

Extraordinær Assessor, Byretsassessor, Dr. *H. Scheel:* Jeg er enig med Førstvoterende i, at Dykkerselskabet ikke, saaledes som af Sjøretten antaget, har Krav paa den Fortjeneste, som det vilde have havt, ved at udføre det Arbeide, som nu er udført af „Øresund". Paa den anden Side finder jeg det klart, hvad ogsaa Appellanten har indrømmet, at Selskabets Krav ikke kan begrændses til de direkte Udgifter for den Tid, som maatte medgaa til Skibets forgjæves Fremmøde paa Strandingsstedet. I Sjøretsdommen nævnes 360 Kr. pr. Dag som henhørende under direkte Udlæg i Anledning af Reisen. Efter Vidneførselen og efter Proceduren maa jeg gaa ud fra, at dette ikke er helt korrekt, men at de 360 Kr. ogsaa indbefatter en vis Fortjeneste. Beløbet er af Vidnerne nævnt som den Godtgjørelse, som vanlig beregnes for „Ulabrand" pr. Dag, naar intet særligt Arbeide udføres. Imidlertid antager jeg, at man ikke uden videre kan begrændse Selskabets Krav til dette Beløb pr. Dag, men at det maa have Ret til at faa Godtgjørelsen fastsat ved Sjørettens Skjøn. Man ved ikke saa nøie, under hvilke Omstændigheder det har været sædvanligt at beregne det nævnte Beløb, og jeg kan ikke finde, at Selskabet kan være bundet til en saadan Beregning i et Tilfælde som det foreliggende, hvor det forekommer mig, at særlige Forhold er tilstede. For det første blev Skibet tilkaldt med kortest mulig Varsel til at indfinde sig til Assistance for et Fartøi, der maatte forudsættes at være i en meget prekær Situation. Det maatte for det strandede Skib være af overordentlig stor Betydning under enhver Omstændighed at sikre sig Ankomst snarest mulig af Dykkerskib udstyret med Tilbehør af de for et vanskeligt Redningsforetagende nødvendige Indretninger. Videre maatte man være forberedt paa den Mulighed, at Skibet kunde gaa totalt tabt, hvoraf Følgen vilde være, at man ingen Godtgjørelse fik. Og endelig vidste man paa Forhaand intet om, i hvor lang Tid man maatte være

forberedt paa at blive optaget med Udførelsen af den hele Bjergning. Under disse Omstændigheder mener jeg som sagt, at Selskabet ikke kan være bundet til at nøie sig med en Betaling som den nævnte pr. Døgn, og jeg voterer derfor for, at Selskabet tilkjendes Godtgjørelse efter Skjøn af Sjøretten paa Grundlag af den Forudsætning, at den Tid, som faktisk viste sig nødvendig at medgaa til Turen, ikke udgjorde mere end som af Sjøretten antaget, 1½ Døgn.

Da jeg efter Konferancen har Grund til at tro, at der er Flertal for et andet Resultat, former jeg ingen Konklusion.

Processens Omkostninger for begge Retter bør ogsaa efter min Mening ophæves.

Assessor *Roll*: Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende. Jeg mener, at der efter Proceduren ikke er Adgang til at forhøie eller forandre den Godtgjørelse, Sjøretten har bestemt for Tab af Tid og dermed af Chance, som er paaført Selskabet derved, at det efterkom Kapteinens Anmodning om at møde frem. Forøvrigt er der intet oplyst om, at nogen Chance er tabt, og deraf er man formentlig berettiget til at slutte, at Selskabet heller ikke er gaaet Glip af nogen anden Forretning.

Assessor *Hagerup Bull*: Jeg er ligeledes i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende og tiltræder Hr. Assessor Rolls Bemærkning.

Extraordinær Assessor, Skifteforvalter *Skattebøl*: Ligesaa.

Extraordinær Assessor, Lagmand *Vogt*: Ligeledes i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

Justitiarius *Løchen*: Ligesaa.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

Sjørettens Dom er saalydende:

Ved Telegram af 27 Oktober 1905 til Sjørettens Formand inden Steigen Sorenskriveri har Citantskabet begjæret Sjøretssag anlagt mod Indstævnte, fordi Citantskabet, der af D/S „Senator Hollesen" Kaptein Lange den 24 Oktober s. A telegrafisk blev tilkaldt fra Bodø for at hjælpe Skibet, der nemlig omtrent Kl. 7 Aftenen i Forveien var grundstødt ved Fiskø i Tjelsundet i Lødingen, ved sin Ankomst til Havaristedet blev afvist, idet Skibet, da Citantskabets Dykkerbaad „Ulabrand" ankom til Stedet, havde engageret en anden Baad „Øresund".

Den i Sagens Anledning berammede Sjøretsproces inkamineredes den 31 Oktober 1905, hvorunder Forligsmægling forgjæves anstilledes mellem Parterne og deduceredes ved Citantskabets Indlæg af 6 December s. A., fremlagt 2

Februar d. A. Citantskabet nedlagde deri saadan Paastand: „At Indstævnte Kaptein Lange paa D/S „Senator Hollesen"s Rederi og Ladningseieres Vegne tilpligtes at betale Citantskabet Kr. 4 100,00 med Renter fra Berammelsen samt Sagens Omkostninger med et tilstrækkeligt Beløb".

Indstævnte har principalt paastaaet sig helt frifundet, subsidiært nedlagt Paastand paa Frifindelse mod at betale Citantskabet Kr. 375,00 i ethvertfald med Tilkjendelse af Procesomkostninger.

Sagens Sammenhæng er i al Korthed foran refereret. Her skal kun tilføies, at Skibet *qu.* var paa Reise fra Archangel til London med Trælast, da Havariet fandt Sted, samt at Dykkerbaaden „Øresund" efter at have bragt „Senator Hollesen" flot fulgte Skibet til Trondhjem, hvor det, saavidt vides, lossede og reparerede.

Det foran nævnte Telegram af 24 Oktober 1905 fra D/S „Senator Hollesen"s Kaptein, Lange til Citantskabet var saalydende: „Steamer Senator Hollesen set paa Grunden Tjelsund vorrom fuller Wand Assistance hurtigst Lange". Som man ser, noget gebrokkent Norsk. Kapteinen er nemlig Tysker. Herpaa svarede Citantskabet: "Dykkerbaad Ulabrand afgaar i Middags til Assistance".

Efter det Oplyste forlod ogsaa „Ulabrand" Bodø den nævnte Dags Eftermiddag Kl. 3.

Det afgjørende for nærværende Sags Udfald er efter Rettens Opfatning, hvorvidt der ved den nævnte Telegramveksel kan siges at have fundet en for begge Parter bindende Kontraktsafslutning Sted. Dette Spørgsmaal er efter Rettens Mening ikke tvivlsomt.

Det formenes nemlig hævet over enhver Tvivl, at Hollesens Telegram indeholder et Tilbud og Citantskabets Svartelegram en Accept af dette Tilbud. At nogen Betaling for den aftalte Assistance ikke er omkontraheret, er uden Betydning, da Godtgjørelsen efter Sjøfartsloven i saadanne Tilfælde skal fastsættes af Retten eller ved Skjøn.

Idet Retten saaledes kommer til det Resultat, at der var afsluttet en Kontrakt mellem Citantskabet og Indstævnte om Bjergning eller Assistance i Anledning heromhandlede Havari, maa den konsekvent antage, at Indstævnte har gjort sig skyldig i Kontraktsbrud mod Citantskabet ved at nægte at modtage Citantskabets Dykkerbaad ved dennes Ankomst til Havaristedet og ved sin Vægring ved at lade denne udføre det omkontraherede Arbeide med at losse Hollesen, faa den flot o. s. v. Følgen heraf er efter den saavel i norsk som tysk, dansk og engelsk Ret baade i Theori og Praksis knæsatte Opfatning den, at Indstævnte maa betale Citantskabet den positive Kontraktsinteresse, d. v. s. ikke alene Erstatning for Citantskabets direkte Tab og Udlæg i Anledning Reisen frem og tilbage mellem Bodø og Fiskø, men ogsaa for lucrum cessans, d. v. s. den Fortjeneste Citantskabet gik Glip af derved, at det med Indstævnte omkontraherede Arbeide blev overdraget et andet Dykkerfartøi.

Retten skal derefter gaa over til at fastsætte Erstatningens Størrelse. Først skal det afgjøres, hvilke direkte Udlæg Citantskabet er paaført i Anledning Reisen til Fiskø, og dernæst skal Størrelsen af den tabte Arbeidsfortjeneste bestemmes.

Hvad Citantskabets direkte Tab angaar bemerkes, at Citantskabet har fundet ud, at dette udgjør Kr. 2 100,00, nemlig Kr. 1 800,00 fordi „Ulabrand" har været til Indstævntes Disposion fra Tirsdag Morgen Kl. 9 til Lørdag Aften

Kl. 7 eller i 5 Døgn à Kr. 360,00, altsaa Kr. 1800,00 og Kr. 300,00 for indkjøbte „Extramaterialier".

Mod Størrelsen af den af Citantskabet beregnede Erstatning Kr. 360,00 pr. Døgn for den Tid Skibet har brugt for at gaa frem og tilbage mellem Bodø og Fiskø, er der ingen Indvending reist fra Indstævntes Side. Derimod mener Indstævnte, at Citantskabet ingen Ret har til at beregne Godtgjørelse for den Tid „Ulabrand" blev liggende i Lødingen efter at være bleven gjort bekjendt med, at Hollesen ikke vilde benytte dens Assistance. Heri maa Retten give Indstævnte Medhold. Retten faar derfor at undersøge, hvor lang Tid der nødvendigvis maatte medgaa for „Ulabrand", fra den begyndte at fyre op og gjøre sig klar til Reisen i Bodø til den igjen kunde være tilbage. At det Tidspunkt Skibet begyndte at fyre op og gjøre sig klar til Afgang maa være det afgjørende Udgangspunkt for Beregningen af Fraværets Længde, formenes nemlig klart, da „Ulabrand" fra dette Tidspunkt disponeredes af Hollesen. Af Vidneførselen fremgaar det, at Opfyringen m. v. tog sin Begyndelse i 9-Tiden om Morgenen den 24. Afgangen fandt Sted i 3-Tiden om Eftermiddagen. Om Morgenen den 25 Kl. 3 ankom „Ulabrand" til Havaristedet, altsaa efter 12 Timers Fart.

Imidlertid lykkedes det ikke „Ulabrand"s Dykker, der vistnok paa en Maade var den ledende ombord, at træffe Hollesens Kaptein før Kl. 8 om Morgenen den 25. Kapteinen var nemlig tilkøis ved „Ulabrand"s Ankomst, og Dykkeren. der straks forsøgte at træffe ham, blev af en anden Officer, der forøvrig ogsaa var tilkøis, bestemt betydet at han ikke kunde faa Kapteinen i Tale før om Morgenen. At „Ulabrand" ikke kunde forlade Havaristedet, før Grunden til, at det andet Dykkerskib havde overtaget Redningsarbeidet, var oplyst, eller søgt oplyst, er klart. Skibet maatte derfor vente, til Hollesens Kaptein kunde faaes i Tale. Disse 5 Timer maa følgelig medregnes i den Tid, som maatte medgaa til Fraværet.

Som foran nævnt kan Retten derimod ikke finde, at „Ulabrand"s lange Ophold i Lødingen var nødvendigt paa Grund af Indstævntes Kontraktsbrud. I Heiden kunde det være paakrævet for Citantskabet, at „Ulabrand"s Kaptein blev igjen i Lødingen og varetog Citantskabets Tarv ved at underhandle om Forlig, forlange Arrestforretning, afgive Møde under denne o. s. v. Citantskabet har nemlig for sit Erstatningskrav afholdt Arrest i D/S „Hollesen", hvilken imidlertid er hævet, da Indstævnte stillede Sikkerhed.

Retten mener derfor, at „Ulabrand" burde gaaet tilbage til Bodø med engang fra Fiskø, saasnart den fik Besked om, at „Hollesen" havde engageret det andet Dykkerskib. Og i ethvert Fald findes ikke Indstævnte at kunne tilpligtes at betale Citantskabet noget for „Ulabrand"s langvarige Ophold i Lødingen. Regner man, at der vilde medgaaet 12 Timer til Nedturen paa samme Maade som til Opturen, skulde altsaa „Ulabrand" kunnet være i Bodø Kl. 8 om Aftenen den 25 Oktober. Fraværet vilde da kun varet fra Kl. 9 om Morgenen den 24 til ca. Kl. 8 om Aftenen den 25, altsaa omtrent 1½ Døgn — paa Grund af den lange Afstand finder man ikke at kunne regne i Timer. Citantskabets direkte Tab i Anledning den forgjæves stedfundne Reise udgjør saaledes efter dette Kr. 360,00 + Kr. 180,00 = 540,00. Dette Beløb vil saaledes blive at tilkjende Citantskabet.

Hvad dernæst angaar Citantskabets Paastand om Tilkjendelse af Kr. 300,00 for indkjøbte Materialier med den eventuelle Bjergning for Øie, skal anføres, at Retten ikke finder, at denne Del af Citantskabets Krav kan tages

tilfølge. Det maa nemlig antages, at Citantskabet senere vil kunne benytte disse Materialier, der, efter hvad der er oplyst, hovedsagelig bestaar af Taugverk og Seildug. Dette synes da forøvrig ogsaa at indrømmes af Citantskabet selv i dettes 2det Indlæg.

Derefter gaar Retten over til at behandle Spørgsmaalet om Størrelsen af Citantskabets som Følge af Indstævntes Kontraktsbrud Tab af Vinding lucrum cessans.

Dette Tab er af Citantskabet ansat til Kr. 2 000,00. Indstævnte er provoceret til at oplyse, hvad „Øresund" har faaet for sit Bjergningsarbeide. Dette har imidlertid Indstævnte ikke kunnet give Besked om, da Spørgsmaalet herom, efter Overenskomst er henskudt til den faste Voldsgiftsret i Kjøbenhavn.

Indstævnte har bestridt, at der i det Hele taget kan tilkomme Citantskabet noget for tabt Arbeidsfortjeneste og anfører derom: „Gir Retten mig Medhold i den principale Paastand, blir der ingen Plads for tabt Arbeidsfortjeneste. Formener derimod Retten, at det subsidiært anførte bør gives Medhold, er Fortjenesten indesluttet i de anførte Kr. 360,00 pr. Døgn".

Derimod har Indstævnte ingen Bemerkning gjort ved det beregnede Beløbs Størrelse, hvis Retten som skeet kommer til det Resultat, at hverken Indstævntes principale eller subsidiære Paastand kan tages tilfølge, men at der foreligger culpa in contractu fra Indstævntes Side og ikke som paastaaet kun culpa in contrahendo. Paa Grund heraf finder Retten, at det paastaaede Beløb Kr. 2 000,00 maa lægges til Grund ved Beregningen af den for Citantskabet tabte Vinding ved at gaa Glip af det Bjergningsarbeide, hvortil det var engageret.

Beløbets Størrelse synes forøvrig ogsaa i og for sig rimeligt. Vistnok er intet oplyst under Sagen om Skibs og Ladnings Værdi, men af den i Trondhjem optagne Sjøforklaring fremgaar det, at „Øresund" holdt paa med Bjergningsarbeidet fra 24 Oktober Kl. 3 Em. til om Em. den 28 Oktober, hvorhos ogsaa „Øresund" ledsagede „Hollesen" til Trondhjem, hvorhen Ankomsten fandt Sted om Formiddagen den 2 November. Hvis man regner, at Redningsarbeidet og Reisen til Trondhjem vilde taget lige lang Tid for „Ulabrand" som for „Øresund", hvad man saavidt skjønnes trygt maa kunne gjøre, synes den stedfundne Beregning Kr. 2 000,00 at være meget rimelig.

Efter det Resultat, hvortil Retten saaledes kommer, bortfalder Spørgsmaalet om, hvorvidt Skibet ved Anledningen laa saa udsat for Veir og Vind, at det ikke uden Resiko kunde afvente „Ulabrand"s Ankomst.

Citantskabet maa nemlig i ethvert Tilfælde tilkjendes Erstatning i den Udstrækning som her skeet, da Citantskabet var engageret og bindende Kontrakt var afsluttet med det.

Retten skal forøvrig i sin Almindelighed bemærke, at den efter de foreliggende Beviser ikke har fundet, at Skibets Stilling ved Anledningen var saa kritisk, at det ikke kunde afvente „Ulabrand"s Ankomst. Vidnernes Forklaringer staar forøvrigt paa dette Punkt i Strid med hinanden.

Hvad Procesomkostningerne angaar, finder Retten om end under Tvivl, at de bør ophæves, under Hensyntagen til, at Citantskabet har nedlagt Paastand om et betydelig større Beløb end det ved Dommen faar sig tilkjendt.

Renter efter 4 % af Erstatningsbeløbet bliver at tilkjende Citantskabet fra Berammelsen den 27 Oktober f. A.

Citantskabet vil saaledes efter det anførte blive at tilkjende Kr. 2 540,00 hos Indstævnte med Renter som nævnt.

Det bemærkes, at nærværende Sag, der er anlagt mod et udenlansk Fartøi som forannævnt er indledet med Arrest, hvorefter Sagen i Henhold til Sjøl.s § 315 2 Led, er anlagt inden Arrestsagens Værnething. Arresten er imidlertid hævet før Sagens Incamination, idet Sikkerhed er stillet.

Retten finder det imidlertid ufornødent at udtale sig om, hvorvidt denne Omstændighed har nogen Indflydelse paa Adgangen til at forfølge Hovedsagen inden Arrestsagens Værnething, da der fra Indstævntes Side intet er oplyst om, at Sagen er anlagt ved urigtigt Forum, og Retten saaledes maa gaa ud fra, at Indstævnte har vedtaget Steigens Sjøret som Værnething.

31.

Norges Høiesteret, den 25 Juni 1907.

Aktieselskabet „Leif"s Rederi ved T. Meling
(Advokat Schiander)

mod

A. F. Borch & Sønner
(Advokat Carl Lundh)
For Processens Skyld: Fearnley & Eger.

En Reder ansees at være bunden ved en betinget Accept, fordi han havde forholdt sig taus overfor samme.

Assessor *Motzfeldt:* Ved Stavanger Sjørets Dom af 26 April 1900 blev saaledes kjendt for Ret:

„Aktieselskabet „Leif"s Rederi ved T. Meling bør til A. F. Borch & Sønner at betale £ 65-0-0 enten i denne Myntsort eller i norske Penge efter Kurs paa Betalingstiden med 4 % aarlig Rente fra Sjøretsindkaldelsen den 5 April 1899 til Betaling sker. Sagens Omkostninger ophæves".

Dommen er af Meling paa Aktieselskabet „Leif"s Vegne indanket for Høiesteret, hvor han har paastaaet Rederiet frifundet.

Borch & Sønner har paastaaet Sjørettens Dom stadfæstet. Begge Parter har derhos paastaaet sig tilkjendt Procesomkostninger.

Angaaende Sagens nærmere Omstændigheder henviser jeg til Sjørettens Præmisser.

Jeg kommer til samme Resultat som Sjøretten. Jeg er imidlertid ikke enig i — hvad Sjøretten antager — at der er afgivet nogen endelig Akcept ved Fearnley & Egers Telegram af 21 September 1898, afsendt fra Kristiania Kl. 9,42 Formiddag. Vistnok begynder Telegramet med Ordet: „Akcepteret". Dette maa imidlertid nærmest betyde, at Sagen, forsaavidt angik Fragtens Størrelse og hvad der iøvrigt beroede paa Befragterne, nu var i Orden. Men da det gjaldt en Kulfragt, kunde Befragterne ikke binde sig til en bestemt Tid for Indlastningen, inden de havde sikret sig, at Kulpartiets Afladere til den ønskede Tid kunde levere Lasten. Herom maatte der forhandles med Afladerne. Jeg anser altsaa Telegramet for en foreløbig, betinget Akcept, der bliver endelig, forsaavidt det ikke skulde vise sig, at Indlastning til ønsket Tid i Skotland var umulig. Spørgsmaalet bliver da, om Meling efter Modtagelsen af dette Telegram uden videre og uden nogetsomhelst Varsel til Fearnley & Eger kan disponere over sit Fartøi til andre, eller om han ikke er forpligtet til at sige fra, hvis han finder Akcepttelegramet for sig utilfredsstillende. Jeg antager, at Meling havde været berettiget til ved Telegramets Modtagelse at tilbagemelde, at han ikke ansaa sig bunden ved dette Telegram og ikke ansaa nogen Kontrakt afsluttet. Men naar han ikke gjorde dette, men forholder sig aldeles taus, antager jeg, at Fearnley & Eger maatte være berettiget til at gaa ud fra, at Meling havde godkjendt Telegramet som en foreløbig Akcept og var gaaet ind paa at vente, til Svaret fra England indløb. Fandt Meling at maatte *hurtigt* have *endelig* Afgjørelse, maatte han, inden han disponerede over Skibet paa anden Maade, have telegrafisk eller pr. Telefon sat Fearnley & Eger en bestemt kort Frist. I nærværende Tilfælde sendte Fearnley & Eger allerede samme Dags Aften Kl. 7 telegrafisk Meddelelse til Meling om, at Sagen nu var endelig i Orden og Certepartiet afsendt. At dette ikke skeede ved Iltelegram, kan efter min Opfatning af Sagen ingen Indflydelse have. Forlangendet om Iltelegram var efter min Mening fyldestgjort ved den foreløbige Akcept den 21 September om Morgenen. At Fearnley & Eger's sidste Telegram først kom Meling ihænde den næste Dags Morgen, fordi denne efter Kontortidens Slutning kun lader Iltelegramer bringe til sit

private Hjem, kan ikke lægges Fearnley & Eger tillast, idet disse var uvidende om denne Ordning. Og Meling's Afslutning af anden Fragt for „Leif" var jo allerede skeet ved Telegram Kl. 6,20 den samme Eftermiddag.

Sagens Omkostninger finder jeg Grund til at ophæve.

Konklusion:

Sjørettens Dom bør ved Magt at stande. Processens Omkostninger for Høiesteret ophæves.

Assessor *Birkeland:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

Extraordinær Assessor, Advokat *Mejdell,* Assessorerne *Blom* og *Thoresen,* Extraordinær Assessor, Lagmand *Thinn* og Assessor *Reimers:* Ligesaa.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

Sjørettens Dom er saalydende:

Under nærværende Sag har A; F. Borch & Sønner saggivet Aktieselskabet „Leif" til Betaling af Erstatning for ikke Opfyldelse af en Fragtkontrakt af $^{21}/_{9}$ 98, hvorved efter Citantskabets Angivelse Indstævnte ved Befragtningsagenterne Fearnley & Eger efter Fuldmagt bortfragtede til det Dampskibet „Leif" til at føre en Ladning Kul fra Boness til Drammen paa de i det fremlagte Certeparti indeholdte Betingelser, blandt hvilke indeholdtes en Bestemmelse om, at Boden for ikke Opfyldelse af Kontrakten skal være det anslaaede Fragtbeløb.

Fragtbeløbet vilde efter Citantskabets Beregning udgjøre £ 130-0-0 men har det kun nedlagt Paastand om Godtgjørelse hos Indstævnte af £ 65-0-0 enten i denne Myntsort eller i norske Penge efter Kurs paa Betalingstiden med lovlige Renter og passende Sagsomkostninger, idet de opgiver ikke at have lidt større Tab ved Kontraktsbruddet.

Indstævnte har paastaaet sig frifunden og tilkjendt Sagsomkostninger, idet Indstævnte benægter, at der existerer nogen Fragtkontrakt mellem det og Citantskabet, og dernæst fordi Citantskabet efter Indstævntes Paastand, for det Tilfælde at Retten skulde finde Kontraktsforholdet bevist, intet Tab har lidt ved Kontraktsbruddet.

Indstævnte har for Processens Skyld indstævnet D'Herrer Fearnley & Eger, ved hvem baade for Indstævntes og Citantskabets Vedkommende Fragtkontrakten blev sluttet.

Sagens Sammenhæng er følgende:

Den 20 September 1898 (i sit første Indlæg siger Indstævnte August) modtog Indstævnte fra Fearnley & Eger følgende Telegram: „Mod Lasteordning slut „Leif" Boness—Drammen 6/3—48/2 Lossedage. Ilsvar Laste-

ordning sandsynlig", hvorpaa Indstævnte svarer samme Dag følgende: „Akcepterer Drammen 6/6 absolut lastet 48 Timer. Hurtigsvar". Samme Dag svarer Fearnley & Eger: „Leif" sluttet 6/6 48 Lastetimer efter berthed (Bryggeplads) $2^1/_8$ Lossedag anderledes umulig, ilconfirmer utvivlsomt losses 2 Dage, venter Slutordre Isen, Træmassen", og sender Indstævnte samme Dag følgende Svar: „Akcepter Nødsfald tillastet denne Uge, anderledes absolut umulig, Ilsvar". Den følgende Dag om Morgenen faar Indstævnte følgende Svar: „Akcepteret. — Befragterne telegraferet Afladerne Confirmation. Offerten Lastningen udløb igaaraftes, haaber utvivlsomt iorden, Afladerne Kirkpatrick, Glasgow". Om Aftenen samme Dag sendte Fearnley & Eger følgende Telegram: „Sender Certepartiet „Leif". Udsigt Is Aberdeen $^9/_{10}$ eller Ilfuldmagt Tyskland 11". Indstævnte paastaar, at han ikke fik dette Telegram før om Morgenen den 22.

Indstævnte mener nu, at da han ikke anser nogen Akcept indløben inden Ilfristen, paa Grund af Telegramets Indhold foruden selve Akcepten, var han løst fra sit Tilbud og saaledes berettiget til at disponere Skibet andetsteds, hvad han ogsaa gjorde.

Citantskabet og den for Processens Skyld Indstævnte, mener begge, at Indstævnte er bunden ved den inden Ilfrist fremkomne Akcept samt i ethvert Tilfælde Indstævnte havde været forpligtet til at telegrafere straks tilbage om, at han afbrød videre Forhandling om Befragtning.

Med Hensyn til Paastandens Beløb henviser Citantskabet til Certepartiets Bestemmelse om Bod for Ikke-Opfyldelse af Kontrakten, hvortil Indstævnte kun har indvendt, at Kontraktens Bestemmelse herom er afhængig af at Tab bevises, samt at Citantskabet forsent har paaberaabt sig Bestemmelsen i Certepartiet som Hjemmel for Paastandsbeløbet.

Retten skal bemerke, at den maa anse endelig Akcept afgivet ved Indstævntes Modtagelse af Akcepttelegramet, der kategorisk indeholder Ordet „akcepteret" — Punktum, hvormed Forholdet mellem Befragteren og Indstævnte er bragt paa det Rene, idet Telegramets øvrige Indhold ikke kan ansees som noget Forbehold ved Akcepten, men er en Meddelelse om, hvad Befragterne har foretaget ligeoverfor Afladerne, hvorhos der udtales „haaber utvivlsomt iorden". Dette maa nærmest antages at sigte til Forholdet mellem Befragterne og Afladerne, men i anden Række til hele den indgaaede Forretning, og kan ikke Retten anse Udtalelsen for andet end hvad den ligefrem er nemlig Haabet om, at alt vil gaa i Orden — altsaa ikke som noget Forbehold, der overførte Ansvaret med Akcepten fra Befragterne til Indstævnte.

Det forholder sig ikke som af Indstævnte anført, at Citantskabet for sent har paaberaabt sig Certepartiet som Hjemmel for sin Paastand, dette har Citantskabet gjort i Retten før Paastanden nedlagdes.

Retten kan heller ikke finde, at Certepartiets Bestemmelse om Bod for Tilfælde Ikke-Opfyldelse af samme kun kan anvendes, hvor Tab bevises. Tværtimod, Bestemmelsens Indhold er Fastsættelse af ren Konventionalbod uden Hensyn til Tab eller Bevis for saadant. Og nogen anden Indsigelse mod Certepartiets Indhold angaaende Boden er ikke af Indstævnte fremsat.

Da nu ikke Indstævnte har opfyldt Certepartiet, hvortil han var forpligtet, maa han blive at dømme overensstemmende med Citantskabets Paastand, idet Processens Omkostninger efter Omstændighederne ophæves for alle Parters Vedkommende.

32.

Bergens Sjøret, den 16 Juli 1907.

Dampskibsassuranceforeningen „Neptun"
(Overretssagfører Hagelsteen)

mod

Erik Rusten
(Overretssagfører Henrik Ameln).

Disponenten for et Skibsaktieselskab ansees personlig ansvarlig for Forsikringspræmie, fordi Policen for Forsikringen, der oprindelig var tegnet af ham, var udfærdiget paa hans Navn.

Under 19 December 1902 anmeldte Indstævnte i nærværende Sag Erik Rusten til Skibsassuranceforeningen Protector i Arendal til Assurance mod Forlis og Havari 1/4 Part i Skib „Britta". I Henhold hertil blev under 10 Marts 1903 Police udfærdiget, lydende paa Indstævntes Navn. I 1905 blev omhandlede Forsikring overtaget af Citantskabet, Dampskibsassuranceforeningen „Neptun", der i nævnte Aar udskiltes af Protector som en egen Forening omfattende dette Selskabs tidligere Dampskibsafdeling, uden at ny Anmeldelse skeede fra de forsikrede. Ny Police, ligelydende med den tidligere, blev i den Anledning udfærdiget under 21 Februar 1905.

Indstævnte sagsøges nu af Citantskabet til Betaling af Bidrag i Anledning af heromhandlede Forsikring Kr. 889,47 med 6 % Renter deraf fra 1 Januar 1906.

Indstævnte paastaar sig frifunden, idet han gjør gjældende, at D/s „Britta" eiedes af Aktieselskabet „Britta", som var anmeldt i lovlige Former og indført som „Britta"s Eier saavel i Lloyds Register som i Veritas', hvoraf Citantskabet er Medlem. Indstævnte angives kun at have været Disponent for nævnte Aktie-

selskab og har, heder det, hverken havt eller overtaget nogetsomhelst personligt Ansvar for Selskabets Forpligtelser.

Citantskabet hævder, at det intet har havt med Aktieselskabet „Britta“ at bestille, og Retten antager, at Citantskabet maa gives Medhold i, at det ikke er Aktieselskabet „Britta“, som ved de ovenanførte Policer er at anse optaget som Medlem af det gjensidige Forsikringsselskab. At det fra først af ikke har været Aktieselskabet „Britta“, der har optraadt som Forsikringstager maa være klart allerede paa Grund af den Kjendsgjerning, at nævnte Aktieselskab, efter hvad der fremgaar af Proceduren, ikke existerede dengang Anmeldelsen af 19 December 1902 indgaves. Aktieselskabet sees at være anmeldt til Firmaregistret først den 29 September 1903, altsaa et halvt Aar, efterat den første Police blev udfærdiget. Og efter hvad der foreligger, maa det ansees paa det Rene, at der heller ikke senere er skeet nogen Henvendelse til Forsikringsselskabet om at lade Forsikringen overføre paa dette Aktieselskab. Hvad angaar Eiendomsforholdet paa den Tid, da Anmeldelsen indgaves og den første Police udfærdigedes, sees Indstævnte at hævde, at „Britta“ dengang eiedes af et andet Aktieselskab, nemlig A/s „Normannalinjen“. Hvorledes det hermed har forholdt sig er der ikke Anledning for Retten til at indgaa nærmere paa, men for Spørgsmaalet, om det er Indstævnte eller det uansvarlige Aktieselskab „Britta“, der er at anse som Forsikringstager i Henhold til Policen af 21 Februar 1905 formenes det at maatte ansees afgjørende, at Policen lyder paa Indstævntes Navn, og at den er udfærdiget uforandret og uden særskilt Anmeldelse paa Grundlág af den oprindelige Police, som i Henhold til foranførte ikke var tegnet af Aktieselskabet „Britta“, men af Indstævnte personlig, kfr. hans Anmeldelse af 19 December 1902, hvori intet findes anført om at Skibet eiedes af et Aktieselskab eller at et saadant ønskedes indtegnet som Forsikringstager. Naar det fra Indstævntes Side har været anført, at A/s „Britta“ har samtykket i den stedfundne Overførelse af Policen fra „Protector“ til „Neptun“, er dette benægtet af Citantskabet, som derimod har anført, at der fra Indstævnte personlig forelaa Fuldmagt til den Generalforsamling, hvori Overgangen blev besluttet. Vistnok er dette sidste benægtet af Indstævnte, men denne har paa sin Side ikke oplyst noget til Støtte for sin Anførsel om, at det er Aktieselskabet, som har samtykket i Overførelsen, ligesom han overhovedet ikke har dokumenteret, at Aktieselskabet nogensinde har optraadt i Korrespondancen i Anledning af Forsikringsmellem-

værendet. Der foreligger under Sagen en Skrivelse, dateret 25 Februar 1905, fra Indstævnte til Citantskabets Agent i Bergen, hvori Aktieselskabet nævnes. Det heder i denne Skrivelse: „Da S/S „Britta“ af Aktieselskabet er overdraget mig, udmeldes herved Skibet af Assurancen fra og med idag. Skibet vil senere hen paa Vaaren atter blive sat i Fart og da blive paanyt indmeldt med uforandret Beløb“. Hertil er under 1 Marts næstefter af Citantskabet svaret: „Vi forstaar Herr Rustens Skrivelse saaledes, at han melder os Dampskibets Oplag for at kunne faa Ristorno. Udmeldelse for en Del af Aaret og saa atter Indmeldelse er der ikke Adgang til“. Denne Forstaaelse af Skrivelsen har Indstævnte efter hvad der er paa det Rene accepteret. Naar han under Proceduren har paaberaabt sig Skrivelsen, fordi deraf angivelig skulde fremgaa, at det var Aktieselskabet, som var Forsikringstager, saa maa Skrivelsens Betydning i dette Punkt efter Rettens Mening mer end opveies ved Meddelelsen om, at Skibet af Aktieselskabet „er overdraget“ Indstævnte, en Meddelelse, som efter hvad der er in confesso ikke senere er bleven berigtiget. Citantskabet maatte derfor saavidt skjønnes, selv om det kunde have fæstet sig ved Betegnelsen „Aktieselskabet“, være berettiget til i Meddelelsen om, at Skibet nu var overtaget af Indstævnte personlig, at se sig yderligere bestyrket i, at det var korrekt, naar Forsikringen opfattedes som gjældende Indstævnte personlig. Det bør her maaske tilføies, at Indstævnte som under Sagen paa Foranledning har opgivet, at han af Aktieselskabets Aktiekapital 30 000 Kr., selv eier Aktier til Beløb 25 500 Kr., har anført, at den i Skrivelsen omhandlede Overdragelse af Skibet til ham i Virkeligheden ikke blev effektueret. Dette, ligesaavelsom overhovedet Ordningen indad med Hensyn til Assurancen, formenes imidlertid at maatte være irrelevant for nærværende Sag, som maa blive at bedømme efter hvad der har foreligget for Citantskabet som Grundlag for Forsikringen.

I Henhold til foranførte og da ingen speciel Indsigelse mod den af Citantskabet fremlagte Kontokurant er fremsat, vil Citantskabets Paastand blive at tage til Følge.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, Erik Rusten bør til Citantskabet, Dampskibsassuranceforeningen „Neptun“ betale de paasøgte Kr. 889,47 — otte Hundrede og ni og otti Kroner og syv og firti Øre — med

6 — seks — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra 1 Januar 1906 til Betaling sker, samt i Sagsomkostninger 150 — et Hundrede og femti — Kroner.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage fra Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Ludvig Dahl.

E. Engelsen. *H. I. Engelsen.*

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret; hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling
af
Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender
udgivet af
Bestyrer i Nordisk Skibsrederforening
J. Jantzen
under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm,
og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 14	Aargang VIII	1907.

33.

Christiania Sjøret, den 15 August 1907.

Møller Bros, Shanghai
(Advokat Schiander)

mod

Thv. Davidsen & Co. som Disponenter for „B. A. Broch“
(Advokat Gustav Blom).

En Reder dømmes til under en daglig Mulkt at levere Maanedsbefragteren Opgjør for hans Andel i Bjergeløn.

I Aaret 1905 (i Stævningen staar feilagtigt 1906) indbjergede det i Kristiania hjemmehørende Dampskib „B. A. Broch“ det engelske Dampskib „Trydene“ (eller „Ivydene“) til Nagasaki, Japan, og blev herfor af den engelske Admiralitetsret i London ved Kjendelse af 26 Oktober 1906 i Bjergeløn tilkjendt £ 2500 tilligemed Sagens Omkostninger.

Firmaet Møller Bros i Shanghai hævder, at det tilkommer Andel i denne Bjergeløn i Henhold til en Klausul i et under 23

Marts 1905 oprettet Certeparti. Denne Klausul er i Sjøretsstævningen refereret saaledes:

„Damperen er berettiget til at slæbe og bistaa Fartøier i Nød og at afvige fra sin Kurs i Hensigt at redde Liv og Eiendom; Udgifter paadragne for at faa ind Bjergepenge at bæres af Befragtere og Redere pro rata til deres Andel. En Halvdel af Rederiets Andel (efter Fradrag af Mandskabets Andel) af alt Nettoudbytte af fundne og bjergede Gjenstande bliver for Regning af Dampskibets Rederi, og Resten for Befragternes Regning, idet den medgaaede Tid bliver at regne ifølge dette Certeparti. men bliver samme tilligemed de forbrugte Kul at belaste Bruttoprovenuet af Affæren".

Efterat Firmaet gjentagende Gange havde foretaget forgjæves Henvendelser til Skibets Disponenter, Herrer Thv. Davidsen & Co. for at erholde Afregning og sin Andel udbetalt, har det nu ved Sjøretsstævning af 2 Marts 1907 anlagt nærværende Sag mod Herrer Thv. Davidsen & Co. som Disponenter for Aktieselskabet „B. A. Broch" og efter forgjæves inden Retten anstillet Forligsmægling paastaaet Indstævnte tilpligtet under daglig løbende Mulkt til Kristiania Bykasse at levere Citantskabet Afregning for det oven omhandlede Forhold og til, om saadan Afregning under Sagens Gang leveres og af Citantskabet godkjendes, at betale Citantskabet, hvad Indstævnte efter saadan Afregning maatte blive skyldig, med Renter og Omkostninger.

Indstævnte har bestridt Citantskabets Berettigelse til at erholde den paastaaede Afregning og har derfor paastaaet sig frifunden og tilkjendt Omkostninger.

Det er paa det Rene, at den omhandlede Bjergelon er indbetalt til Indstævnte og det sees ogsaa, at der gjennem Dispachør Herlofson er foretaget en Beregning over de forskjellige Interesseredes Andele af Bjergelønnen. Naar Indstævnte desuagtet nægter at levere Afregning til Citantskabet og endog har nægtet Citantskabet eller dets herværende Repræsentant Anledning til at gjøre sig bekjendt med Bjergningssagens Dokumenter saavelsom med Dispachen er Grunden den, at Indstævnte ikke betragter Citantskabet som rette Vedkommende og forlanger af Citantskabet Legitimation for Citantskabets Berettigelse til at optræde som Sagsøgere.

Sammenhængen hermed er den, at Citantskabet bygger sit Krav paa et Certeparti af 23 Marts 1905, (Dok. 1 ad 6) hvorved Skibet bortfragtes til Satoh Toko i Kobe, idet Citantskabet hævder

at kunne gjøre Befragterens Ret gjældende i Henhold til den foran gjengivne Klausúl i Certepartiet.

Herimod gjør Indstævnte gjældende to Indsigelser, *dels* at Citantskabet maa bevise, at Bjergningen ikke indgaar under et senere Certeparti af 16 Mai 1905, hvorved ovennævnte Befragter bortfragtede Skibet videre til Haraguchi Shokai, *dels* at Citantskabet maa legitimere at være rette Vedkommende efter Certepartiet af 23 Marts 1905.

I førstnævnte Henseende er Sagen vistnok ikke fuldstændig oplyst. Imidlertid har Citantskabet bestemt fremholdt, at Certepartiet af 16 Mai 1905 først begyndte at løbe i Moji den 3 Juni 1905 efter Bjergningen (se Dok. 8 ad 6), og det sees, at Citantskabet allerede i Skrivelse til Indstævnte af 8 Juni 1905 oplyser at skulle varetage Befragterens Interesser. Paa den anden Side har Indstævnte ikke nærmere angivet, naar Certepartiet af 16 Mai 1905 efter Indstævntes Mening skulde begynde at løbe. Det synes dog mindre rimeligt, at Indstævnte efter saavidt lang Tids Forløb skulde være uvidende om dette Punkt. Det er ogsaa paa det Rene, at ingen anden har foretaget Henvendelse til Indstævnte med Krav paa Befragterens Andel af Bjergelønnen. Heller ikke synes Indstævnte at have foretaget nogetsomhelst for at bringe paa det Rene, hvem der var den virkelig Berettigede til Befragterens Andel i Bjergelønnen, og det uagtet Indstævnte maa have været sig fuldt bevidst, at Indstævnte under Bjergelønssagen i London ogsaa varetog vedkommende Befragters Interesse, og uagtet Indstævnte allerede i November Maaned 1906 har erholdt indbetalt til sig en Del af Bjergelønnen. Indstævnte maatte ialfald da være paa det Rene med, at Indstævnte ikke havde nogen Ret til at sidde inde med Befragterens Andel af Beløbet for egen Regning, og maatte derfor pligte at skaffe sig Kjendskab til, hvem den virkelig Berettigede var, hvis Indstævnte havde nogen Tvivl om Citantskabets Beføielse til at optræde.

Det gjør ogsaa et eget Indtryk, at Indstævnte saa sent som i Skrivelse af 2 Marts 1907 til Citantskabets Repræsentant, Emil Borch skriver følgende (se Dok. 6 ad 6):

„Fredericksens maritime Bureau, der har indkasseret Beløbet og ladet samme lovlig dispachere, forlanger nemlig en fuldt betryggende Legitimation, — i Henhold til det gjældende Certeparti“, naar man af Fredericksens Forklaring som 1ste Hovedvidne bringer i Erfaring, at Vidnet alene har optraadt som Indstævntes

Fuldmægtig og har overleveret det indkasserede Beløb til Indstævnte.

Vistnok kunde det have været ønskeligt til fuld Klarhed, om der havde foreligget en udtrykkelig Udtalelse fra Underbefragteren efter Certepartiet af 16 Mai 1905 (Haraguchi Shokai), men under Sagens Stilling antages det at maatte paaligge Indstævnte at tilveiebringe en saadan Udtalelse, hvis Indstævnte paa denne Basis vil opnaa Frifindelse.

Det kan herimod ikke komme i nogen væsentlig Betragtning, at Citantskabet i sin Opgave over Udgifter vedkommende Bjergningen synes at have beregnet Befragterens Tidstab efter den i Certepartiet af 16 Mai 1905 stipulerede Rate (altsaa ikke efter den i Certepartiet af 23 Marts 1905 stipulerede Rate). Dette kan antagelig siges at være feilagtigt (og formentlig maatte Tidstabet i Forholdet til Rederiet under enhver Omstændighed beregnes efter den lavere Rate i Certepartiet af 23 Marts 1905), men det gaar ikke an i denne mulige Feilberegning at indfortolke en Erkjendelse fra Citantskabet om, at det ikke er rette Vedkommende.

I Henhold til det Anførte vil i heromhandlede Henseende Citantskabets Fremstilling blive lagt til Grund.

Med Hensyn til den anden Indsigelse har Citantskabet dokumenteret:

1) Telegram af 5/8 1907 fra den britiske Konsul i Shanghai til den britiske Konsul i Kristiania af følgende Indhold (Dok. 9 ad 6): „B. A. Broch Møller brothers opvist Bemyndigelse fra Toksatoh til at træffe Opgjør med Davidsens“.

2) Telegram af 9/4 1907 fra Shanghai, hvori Toksatoh erkjender at have overdraget Certepartiet til Citantskabet. Underskriftens Rigtighed er bekræftet af det norske Konsulat i Shanghai (se Dok. 2 ad 7 og 10 ad 8).

3 og 4) Tvende Skrivelser fra Toksatoh af 19 og 23 April 1907, hvori denne bekræfter Overdragelsen af Certepartiet (Dok. 11 og 12 ad 8). Den sidstnævnte af disse Skrivelser er attesteret af den britiske og den japanske Konsul i Shanghai.

Det sees vistnok, at Befragterens Navn ogsaa skrives Tokusaburo Satoh (ved Siden af Toksatoh), men nogen begrundet Tvivl om Identiteten kan der ikke antages at være.

Efter det foreliggende maa Citantskabets Ret antages at være tilstrækkelig legitimeret, og Citantskabets Paastand maa derfor blive at tage tilfølge.

Med Hensyn til Procesomkostningerne bemærkes, at Ind-

stævnte senest efter Ankomsten af Telegrammet af 5 Marts 1907 burde have opgivet sin afvisende Holdning og ialfald foreløbig deponeret vedkommende Beløb, indtil Indstævnte havde faaet Anledning til, om saa havde været anseet fornødent, selv at indhente nærmere Oplysninger om Citantskabets Berettigelse. Indstævnte kan derfor ikke undgaa at tilsvare Procesomkostningerne, der billiges med Kr. 200,00.

Da der allerede foreligger udarbeidet Dispache angaaende Fordelingen, antages den vanlige Exekutionsfrist af 3 Dage at være tilstrækkelig til Efterkommelse af Dommen.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, Thv. Davidsens & Co., som Disponenter for „B. A. Broch“ bør til Citantskabet, Møller Bros., Shanghai, under en løbende Mulkt af Kr. 50,00 — femti Kroner — til Kristiania Bykasse for hver Dag, Dommen siddes overhørig, levere Afregning over den Dampskibet „B. A. Broch“ for Bjergning af det engelske Dampskib „Trydene“ (eller „Ivydene“) ved den engelske Admiralitetsrets Kjendelse af 26 Oktober 1906 tilkjendte Bjergeløn.

I Sagsomkostninger betaler Indstævnte til Citantskabet Kr. 200,00 — to Hundrede — Kroner.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

10—8—1907.

M. C. Backer.

13—8—1907.

W. P. Lorentzen.

13—8—1907.

A. Krøger.

34.

Trondhjems Sjøret, den 17 Juli 1907.

Lods M. Salomonsen
(Overretssagfører Jystad)
mod
Dampskibet „Dag"s Fører, C. L. Dahl
(Overretssagfører Johan Bruun).

En Lods fordrer Lodspenge i Henhold til den norske Lodslov af 26 Mai 1899 § 27 No. 1 og 2, men vedkommende Skibsfører frifindes, fordi Lodsen ikke havde ført Bevis for, at han tilbød Lodsning paa saa nært Hold, at hans Tilbud maatte forstaaes.

Ved Stævning af 9 Mai 1906 har Lods M. Salomonsen, som ved Justitsdepartementets Bevilling af 5 Marts 1906 er tilstaaet fri Sagførsel sagsøgt Dampskibet „Dag"s Fører, C. L. Dahl. Den for Citanten befalede Sagfører, Overretssagfører J. Jystad, har nedlagt følgende Paastand:

„1, At Indstævnte, Dampskibet „Dag"s Fører, Kaptein C. L. Dahl paa egne og Rederis Vegne, tilpligtes at betale Citanten, Lods Martinus Salomonsen Kr. 86,86 med lovlige Renter fra Stævningens Berammelse,

2, at Indstævnte paa egne og Rederis Vegne tilpligtes at betale det Offentlige fuldt tilstrækkelige Sagsomkostninger, som om Sagen ikke havde været beneficeret, deriblandt Salær til Undertegnede som befalet Sagfører for Citanten, hvilket Salær i ethvert Tilfælde forventes tilkjendt af det Offentlige,

3, at Citanten kjendes berettiget til med Hjemmel af Sjøpanteret at sætte D/S „Dag" af Trondhjem til Auktion for i sammes Udbringende at søge Dækning for sit Tilgodehavende med Renter, ligesom den samme Ret paastaaes tilkjendt det Offentlige for Sagsomkostningernes Vedkommende".

Indstævnte har paastaaet sig frifunden og tilkjendt Sagsomkostninger. Lov af $^{26}/_{5}$ 1899 om Lodsvæsenet § 27 No. 1 og 2 bestemmer: 1. „Den Lods, der først kommer til et for indgaaende lodspligtigt eller efter Lods signaliserende Fartøi og tilbyder at lodse det, skal være fortrinsberettiget dertil, saafremt det Seilløb, Fartøiet agter at følge til Bestemmelsesstedet, ligger

inden hans Lodsningsdistrikt, og saafremt Tilbudet gjøres indenfor den efter § 4 andet Punktum af Kongen bestemte Grænse. 2. Undlader Skibsføreren at antage den i foregaaende Stykke omhandlede Lods, erlægger han dog til denne de bestemte Lodspenge) selv om en anden Lods senere antages til Fartøiets Lodsning".

Citanten begrunder sit Krav paa, at han den 10 August 1905 skal have tilbudt at lodse D/s „Dag", som da befandt sig udenfor Statlandet paa Reise fra Glasgow til Valderø for Ordre, uden at hans Tilbud blev modtaget, hvorimod Skibet antog en anden Lods ved Navn Elias Hansen. Indstævnte har mod Søgsmaalet fremsat den Indsigelse, at Citanten ikke har tilbudt Lodsning ved omhandlede Leilighed.

Indstævnte har ført 3 Vidner, nemlig 1ste Styrmand paa „Dag" (1ste Kontravidne), 2den Styrmand, som ved Leiligheden havde Vagt (2det Kontravidne) og Matros Einar Viggen, som stod tilrors (3die Kontravidne). 1ste Kontravidne var ikke opmærksom paa nogen Skøite, derimod observerte 2det og 3die Kontravidne en saadan ved Opseilingen til Staalet; begge disse Vidner udtaler, at da de blev opmærksom paa den, var den omtrent tværs af Skibet i ca. 1/4 Mils Distance fra dette. De saa ikke at det var Lodsskøite. 2det Kontravidne saa i Nærheden af Skøiten, nogle faa Baadlængder fra denne, en Smaabaad med en Mand i, som stod opreist og antagelig med Ansigtet vendt mod „Dag"; Vidnet hørte imidlertid intet Raab og saa heller intet Tegn fra Baaden. Skøiten. der ikke havde Lodsflag oppe. saavidt Vidnet kunde se. saa ud som en almindelig Fiskerskøite. Vidnet saa ikke nogen rød Dug i Seilet og heller ikke, at der var reist noget Flag i dens Agterende, den vendte sin Bagbord Boug mod „Dag". Skøitens Kurs var ikke saadan, at Vidnet maatte antage, at den styrede paa Skibet. 3die Kontravidne lagde ikke Mærke til, at der i Nærheden af Skøiten laa en Smaabaad. Udkig holdtes fra Broen, hvor Vidnet og Kapteinen befandt sig, og der var ikke nogen speciel Udkig. Skøiten praiede ikke Skibet, og Vidnet kan ikke erindre, at der blev givet nogen speciel Ordre om Forandring i Skibets Kurs. da man blev opmærksom paa Skøiten. Saavidt erindres var Skøitens Kurs omtrent den modsatte af Skibets. Vidnet saa ikke, at Skøiten havde nogen rød Stribe i Storseilet eller Tal der; heller ikke saa Vidnet, at den havde Flag oppe eller at der var reist nogen Stage i dens Agterende. Efter Vidnernes Forklaringer var Veiret sigtbart og stille.

Under et ved Aalesunds Sjøret den 20 August 1906 optaget

Thingsvidne har Citanten ført to Vidner. 1ste Thingsvidne, Fredrik Fredriksen Røsing har forklaret, at han ved Leiligheden var Lodsgut ombord paa Citantens Skøite. Fra Skøiten havde man Staalet Syd til Vest, og den befandt sig 3 à 4 Kabellængder fra Land. Man saa Dampskibet komme ind fra Havet og holde ret paa Skøiten. Lodsen gik da i en Smaabaad, men da denne var kommet et lidet Stykke foran Skøiten, svingede „Dag" saameget op mod Land, at Vidnet saa hele Langsiden. Vidnet ved ikke, hvorfor „Dag" gjorde denne Sving, men antog at det var for at undgaa at træffe Skøiten. Da Skibet havde passeret Skøiten (mellem denne og Land), tog det igjen op sin gamle Kurs. Saavidt Vidnet antager, var der fra Skøiten til Skibet, da dette passerte, ca. 2 Kabellængder. Smaabaaden laa mellem Skøiten og Skibet, nærmere den første. Idet Skibet passerte, holdt Skøiten Syd til Vest mod Staalet, for at komme paa Siden af Skibet. Skøiten havde Lodsmærke og Lodsflag. Lodsmærket er rød Dug og Nummer i Seilet. Vidnet holdt Lodsflaget paa en ca. 7 Alen lang Stang fra Agterenden, forat det bedre kunde sees. Citanten roede mod Skibet, men da han ikke kunde naa det, reiste han sig op i Baaden, viftede med Huen og raabte: „Lods 25"! Vidnet antager, at man ombord paa „Dag" hørte Citantens Raab og forstod, at Lods tilbødes.

2det Thingsvidne, Lods Laurits Larsen har forklaret, at han antagelig i December 1905 spurgte 2den Styrmand paa „Prima", Gellein, om han havde været med paa „Dag", da Citanten tilbød at lodse ved „Stat". Gellein svarte, at han havde seet Skøiten og hørt Citantens Raab. Vidnet tænkte, at der kunde blive Sag angaaende Citantens Godtgjørelse, og for at faa det vidnefast, spurgte han derfor paany Gellein i Rormandens Paahør, om han havde hørt Citanten raabe. Gellein svarede da, at han ikke kunde huske det. Vidnet tænkte sig nærmest, at Grunden til dette modsatte Svar var, at Gellein ikke vilde, at andre skulde høre, at han havde tilstaaet at have hørt Raabet. Lods Elias Hansen har fortalt Vidnet, at han pleiede at betale Kapteinen paa de Skuder, han pleiede at lodse, fra 5 til 15 Kr. Dette Beløb blev fratrukket Lodspengene i den Tid Vidnet var i Kompagniskab med Hansen. Om Hansen betalte „Dag"s Kaptein det samme Beløb ved den omhandlede Anledning kjender Vidnet ikke til, da han dengang allerede var skilt fra Hansen. En Gang tidligere, da Hansen lodsede „Dag", fik Kapteinen, som ogsaa dengang var Indstævnte, samme Afgift som andre Kapteiner.

Citanten har fremlagt en Skrivelse fra Indstævnte til Overlodsen i vestenfjeldske Distrikt af 19/12 05, hvori Indstævnte bestrider, at han er pligtig til at betale Citanten Lodspenge, da Citanten ikke har praiet hans Skib. En saadan Praining — staar der videre i denne Skrivelse — „kunde fornuftigvis heller ikke have fundet Sted, da Afstanden mellem Lodsskøiten og Skibet var for stor, nemlig ca. 3/4 eng. Mile, og enhver upartisk ikke personlig interesseret Mand vil og maa indrømme, at der paa en saa stor Afstand ikke kan foregaa nogen virkelig Praining. Jeg lagde ikke engang Mærke til, at der var nogen Lodsskøite i Farvandet, førend Dampskibet var tværs af Skøiten og saaledes ifærd med at passere forbi den".

Indstævnte har fremlagt Instruks om Praining fra Overlods Sigurd Ring, dateret Bergen 1900, hvis § 1 lyder saaledes: „Praining ansees ikke gyldig, uden at Lodsen paa almindeligt Praiehold kommer til Fartøiet og tilbyder at lodse det. Det er paa saa nært Hold, at Fartøi og Lods har forstaaet hverandre". Indstævnte har henvist til Kontravidnernes Prov og anført, at det ogsaa i Lovens Ord „tilbyder" ligger, at Fartøi og Lods maa have været paa saa nært Hold, at man forstaar, hvad man siger hinanden. Paa den Afstand, som her er Tale om, er det umuligt, at noget mundtligt Tilbud har kunnet finde Sted. Selv om man i Strid med Lovens Ord og Overlodsens Instruks antager, at andre Meddelelsesmidler end Raab kan kaldes Praining, vilde det i dette Tilfælde være uden Betydning, da ingensomhelst Henvendelse fra Skøitens Side blev gjort til Skibet. I sin Skrivelse til Overlodsen har Indstævnte brugt Udtrykket „Lodsskøite", fordi det var bragt paa det Rene, at Skøiten var en Lodsskøite. Indstævnte har fremlagt en Skrivelse fra Lods Elias Hansen om, at Indstævnte ingen Andel har faaet af Pengene for Lodsningen 10/8 05, samt at de af Citanten førte to Vidner er interesserede i Søgsmaalet, idet de hver skal have en Part af det paasøgte Beløb. Retten kan derfor — bemærker Indstævnte — ikke tage noget Hensyn til deres Prov. Det benægtes, at Styrmand Gellein har sagt, at han havde hørt Raab fra Citanten, saalænge dette ikke kan bevises. Gellein er afmønstret fra „Prima", og hvor han nu opholder sig, har det været umuligt at opspore, Indstævnte har derfor ikke kunnet afhøre ham som Vidne. Ved den Leilighed, som 2det Thingsvidne sigter til, da Indstævnte skulde have modtaget en Del af Lodspengene, fik Lods Hansen udbetalt Lodspenge for

Lodsning om Rundø istedetfor Lodsning om Haukshohnen Fyr. Forskjellen var 5 Kr. og gik i Rederiets Kasse.

Citanten har anført, at den fremlagte Instruks ligesaalidt som Lovens Ord indeholder nogen Hjemmel for den Paastand, at Lodsen maa fremsætte mundtligt Tilbud. Hovedsagen er, at man ombord i Fartøiet bliver sat istand til at forstaa, at der i Nærheden af Fartøiet findes en Lods, som tilbyder Lodsning. Om Tilbudet er gjort med Raab eller ved Viftning af Flag eller andet eller om Natten ved at vise Blus og Lanterner er uden væsentlig Betydning. Spørgsmaalet om, hvorvidt den tilsvarende Bestemmelse i den gamle Lodslov skulde forstaaes saa, at mundtlig Praining var nødvendig, har forøvrigt været forelagt Høiesteret, som i Dom af $^{27}/_{5}$ 1890 „Retstidende" Side 526 enstemmig har udtalt. at saadan ikke er nødvendig, omend efter Flertallets Opfattelse mundlig Praining i Tilfælde af Konkurrance mellem flere tilbydende Lodser giver bedst Fortrinsret. Da „Dag" passerede Skøiten. var der blot to Kabellængder mellem dem, og omtrent midt imellem laa Skøitens Smaabaad, hvori Lodsen stod med Huen og raabte: „Lods 25". „Dette Raab", forklarer 1ste Thingsvidne, var saa høit, at Vidnet tydelig hørte det, skjønt Vinden bar fra Skøiten. Det maa da ogsaa være hørt ombord i „Dag", hvilket 2det Thingsvidnes Forklaring bekræfter. Men selv om Raabet ikke er hørt. kan der i ethvertfald ikke være Tvivl om, at Citanten paa anden Maade gjennem Lodsflag og Viften har gjort Skibet opmærksom paa, at Tilbud om Lodsning blev fremsat. I sin Skrivelse til Overlodsen har Indstævnte erkjendt, at han ved Leiligheden forstod, at det var en Lodsskøite, han havde for sig. Det er rigtigt. at Thingsvidnerne har Andel i Lodspengene, idet hver af dem skal oppebære $^{1}/_{4}$, men Vægten af deres Vidneprov kan ikke afsvækkes ved. at de er interesseret hver for et saa ringe Beløb som 20 Kr. Kontravidnernes Prov maa behandles med Forsigtighed paa Grund af det Afhængighedsforhold, hvori de staar til Indstævnte.

Retten finder, at Citanten mod Indstævntes Benægtelse har Bevisbyrden for, at han ved Leiligheden tilbød „Dag" Lodsning paa saa nært Hold, at hans Tilbud maatte forstaaes. Fyldestgjørende Bevis herfor har Citanten ikke ført. Begge Thingsvidner er partsinteresserede, idet de hver skal have $^{1}/_{4}$ af Lodspengene, og deres Forklaringer kan da ikke tillægges nogen større Vægt. 2det Thingsvidne var forøvrigt ikke ved Leiligheden tilstede. og Gelleins modsigende Udtalelser til dette Vidne er i og for sig en

svag Bevislighed. Mod disse Vidner staar 2det og 3die Kontravidne, der begge saa Skøiten — 2det Kontravidne ogsaa den Smaabaad, hvori Lodsen efter 1ste Thingsvidnes Prov befandt sig — men som hverken har hørt eller seet, at der blev praiet. Indstævnte har i sin Skrivelse til Overlodsen i Vestenfjeldske Distrikt benægtet, at Praining har fundet Sted. Om han, som Udtryksmaaden i denne Skrivelse tyder paa, har forstaaet, at det var en Lodsskøite „Dag“ passerede, har ikke afgjørende Betydning.

Indstævnte vil efter dette blive at frifinde. Retten finder, at Indstævnte bør tilkjendes Sagsomkostninger hos Citanten, disse bestemmes til 100 Kr.

Den befalede Sagfører har paa forsvarlig Maade udført sit Hverv. Han har skrevet 5 Indlæg, hvoraf de to ganske korte, og mødt i 13 Sessioner, hvoraf en med noksaa vidtløftig Vidneførsel. Hans Salær for Hovedsagens Udførelse ansættes til 100 Kr. For det i Aalesund optagne Thingsvidne er han tilkjendt særskilt Salær.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, Dampskibet „Dag“s Fører, C. L. Dahl bør for Citanten, Lods M. Salomonsens Tiltale i denne Sag fri at være. Sagens Omkostninger bør Citanten betale til Indstævnte med 100 — et Hundrede — Kroner inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Salæret til den for Citanten befalede Sagfører, Overretssagfører Johannes Jystad, for Hovedsagens Udførelse ansættes til 100 — et Hundrede — Kroner og udredes af Statskassen.

Riddervold Smith.

Enig:

Adolf Halseth. *Einar Dyblie.*

35.

Overretten i Viborg, den 22 Juli 1907.

Firmaet „The English & American Shipping Co. Limited" i London
(Højesteretsadvokat Halkier)

ktr.

Aktieselskabet Eriksen & Christensen i Esbjerg
(Overretssagfører Johnsen, Viborg).

Et Parti Bomuldsfrøkager kjøbes mod Afladning pr. Damper ifølge Konnossement dateret senest 15 November. Nævnte Dag er det hele Parti bragt til Siden og overtaget, og der udstedes Konnossementer med Dato 15 November, skjønt en mindre Del af Partiet først blev indlastet Mandag den 17 November, fordi Skibet ved indtrædende Ebbe tog Grund Lørdag den 15 November. Modtagerne som ikke ved Konnossementernes Indløsning havde Kjendskab til dette Forhold, gjør Rederiet ansvarligt for Følgerne af den urigtige Datering, idet de kunde og vilde have refuseret Partiet paa Grund af indtraadt Prisfald, om de havde kjendt den rette Dato for Indladningen. Føreren, som ikke var kjendt med Vilkaarene for Kjøbet, antages imidlertid ikke at have paadraget Rederiet noget Ansvar ved under de foreliggende Forhold at have dateret Konnossementerne den 15 November.

Under 12 Juni 1902 købte Kontracitanterne, Aktieselskabet Eriksen & Christensen i Esbjerg af Otto Mønsted i København Halvdelen af en Ladning paa $^{2500}/_{3000}$ Tons prima afskallede amerikanske Bomuldsfrøkager med Afladning fra amerikansk Golfhavn pr. Damper ifølge Konnossement, dateret Oktober/ 15 November 1902, til en Pris af 128 sh. 6 d. pr. Ton, hvilken Pris senere, efterat Kontracitanterne havde meddelt Tilladelse til, at Ladningen maatte afskibes fra Savannah, blev nedsat til 128 sh. $4^1/_2$ d. pr. Ton.

De købte Varer bleve derpaa i Savannah indladede i det

Hovedcitanterne, Firmaet „The English & American Shipping Co. Limited“ i London, tilhørende Dampskib „Bona“ og derfra afsendte til Esbjerg med Konnossementer, der vare udstedte den 15 November 1902, men efter Skibets Ankomst til Esbjerg, og efterat Losningen allerede var paabegyndt sammesteds, opdagedes det ved et foretaget Eftersyn af dets Logbog, at Indladning først var afsluttet den 17 s. M., og da Kontracitanterne, der formente, at de paa Grund af den stedfundne fejlagtige Datering havde et Erstatningskrav paa Hovedcitanterne, derefter tilbageholdt en Del af den stipulerede Fragt, have Hovedcitanterne — efter at Dommen i en af dem mod Kontracitanterne tidligere angaaende samme Spørgsmaal ved en Søret anlagt Sag ved Overrettens Dom af 24 Juli 1905 er bleven kendt uefterrettelig — under nærværende Sag i 1ste Instans paany ved en Søret søgt dem til Betaling af det tilbageholdte Beløb £ 250 eller 4550 Kr. tillige med Renter heraf 5 % fra den 4 Marts 1903 — nemlig Datoen for Søretsstævningen i den mellem Parterne tidligere værende Sag, indtil Betaling sker, hvorimod Kontracitanterne, der ikke have fremsat nogen speciel Indsigelse mod den af Hovedcitanterne saaledes nedlagte Paastand, under en Kontrasag have ligesom under den ommeldte tidligere Sag søgt Hovedcitanterne til Betaling af £ 150. 8 sh. eller 2707 Kr. 20 Øre — nemlig den dem, som meldt, formentlig tilkommende Erstatning, som de have opgjort til £ 400. 8 sh., med Fradrag af det nævnte af Hovedcitanterne indtalte Beløb £ 250 — tillige med Renter af det indsøgte Beløb 5 % p. a. fra den i den oftnævnte tidligere Sag fremlagte Kontrastævnings Dato den 15 Oktober 1903, indtil Betaling sker. Ved Søretsdommen ere Kontracitanterne tilpligtede at betale Hovedcitanterne 2550 Kr. med Renter heraf 5 % p. a. fra den 4 Marts 1903, indtil Betaling sker, medens Parterne iøvrigt ere frifundne for hinandens Tiltale, og Sagen er nu saavel af Hovedcitanterne som af Kontracitanterne indanket her for Retten, hvor de have gentaget de af dem for Søretten nedlagte Paastande.

Det fremgaar af Sagens Oplysninger, at Hovedcitanterne ved Certeparti af 16 Oktober 1902, afsluttet mellem én Agent for dem og Firmaet Williamson & Rauers af Savannah, forpligtede sig til at lade det ovennævnte Dampskib „Bona“ afgaa til Savannah og der indlade „som sædvanlig altid flot fra bemeldte Befragteres Agenter“ en fuld og komplet Ladning Korn, hvormed det derefter skulde afgaa til en eller to sikre Havne i Danmark. I Certe-

partiet var det derhos bestemt, at saafremt Damperen ikke skulde være rede til at laste paa eller før Middag den 15 November 1902, skulde det staa Befragterne frit at annulere Certepartiet.

Den af Hovedcitanterne under Sagen givne Fremstilling gaar ud paa, at „Bona“ ankom til Savannah den 12 November 1902, hvor det straks begyndte at indtage den for det bestemte Ladning Bomuldsfrøkager, der skulde leveres med Halvdelen i Esbjerg og den anden Halvdel i Nyborg. Den til Nyborg bestemte Del, der, fordi den skulde udlosses sidst, indtoges først, var fuldt indlastet den 14 November, hvorefter man straks gik i Gang med at indlade den til Esbjerg bestemte Del, hvormed fortsattes den paafølgende Dag, Lørdagen den 15 November, og da samtlige Varer denne Dag vare komne tilstede paa Kajen ved Skibets Side og modtagne af Skibets 1ste Styrmand, og man herefter ansaa det for givet, at man endnu samme Aften vilde blive færdig med Lastningen, gik Skibets Kaptajn i Løbet af Eftermiddagen op til Befragternes Kontor „for at gøre sig færdig“, og her udstedte han, idet han i saa Henseende fulgte en i Savannah herskende Koutume, hvorefter Kaptajnen udsteder Konnossement for de til Afskibning bestemte Varer, saasnart de ere ankomne paa Kajen indenfor Skibets Takkel og ifølge Styrmandens Kvittering modtagne langs Skibssiden — Konnossementer for Ladningen, saaledes at han navnlig for den til Esbjerg bestemte Dels Vedkommende udstedte 2 Konnossementer, det ene lydende paa 1089 Tons og det andet paa 400 Tons. Imidlertid tog Skibet paa et Tidspunkt, da der kun var 30—40 Tons af Frøkagerne tilbage at indlade, formedelst Ebbe Grunden, hvorefter man blev nødsaget til at standse med Indladningen, saaledes at det resterende Kvantum først indtoges Mandag den 17 November, hvorefter Skibet den 18 s. M. afgik til Esbjerg.

Idet Kontracitanterne have anbragt, at de — der, som meldt, havde købt det paagældende Parti Bomuldsfrøkager bl. a. paa Vilkaar, at vedkommende Konnossement blev udstedt senest den 15 November 1902, hvorved de ville have forudsat, at den til dem bestemte Del af Ladningen var fuldt indskibet senest den nævnte Dag — kun have indfriet Konnossementerne i Tillid til, at de bare en rigtig Dato, og at de, hvis Konnossementerne — saaledes som det, hvis de ikke vare blevne udstedte før Indladningens Tilendebringelse, vilde have været Tilfældet — havde været daterede den 17 s. M., vilde have nægtet at indfri dem

og at modtage Ladningen, have de til Støtte for deres Paastand gjort gældende, *at* de ved at refusere Ladningen vilde have opnaaet en Fortjeneste af £ 400. 8 sh. eller 7207 Kr. 20 Øre, idet Bomuldsfrøkager i Tiden efter Handelens Afslutning vare faldne betydeligt i Pris, saaledes at et Parti svarende til det af dem indkjøbte, den 15 November 1902 kunde være købt saameget billigere end, hvad de have betalt, *at* Skibets Kaptajn ved at datere Konnossementerne en tidligere Dag end den, paa hvilken Indladningen var tilendebragt, har paaført dem et Tab, svarende til det anførte Beløb, samt *at* dette Tab maa falde Rederiet, altsaa Hovedcitanterne til Last.

Heri findes der imidlertid ikke at kunne gives Kontracitanterne Medhold. Selv bortseet fra, om Kaptajnens Handlemaade vil — hvad Hovedcitanterne have gjort gældende — være at bedømme efter engelsk-amerikansk Ret og fra, om den er overensstemmende med de i disse Lande gældende Retsregler, kan han, der efter det foreliggende ikke ses at have været bekendt med det Vilkaar ved Kontracitanternes Køb, hvorefter Konnossementet senest maatte være dateret den 15 November 1902, ikke antages ved under de af Hovedcitanterne anførte Omstændigheder at udvise et Forhold som det ommeldte at være bleven ansvarlig for den Skade, Kontracitanterne derved ville have lidt.

Idet der herefter ikke vil kunne ske noget Fradrag i det af Hovedcitanterne indtalte Beløb, ville Kontracitanterne følgelig være at tilpligte at betale dette tilligemed Renter deraf som paastaaet, hvorhos Hovedcitanterne ville være at frifinde for Kontracitanternes Tiltale i denne Sag.

Processens Omkostninger for begge Retter findes Kontracitanterne efter Omstændighederne at burde godtgøre Hovedcitanterne med 400 Kr.

I Henseende til de under Sagen fremlagte Dokumenter ses ingen Stempelovertrædelse at have fundet Sted.

Thi kendes for Ret:

Kontracitanterne, Aktieselskabet Eriksen & Christensen bør til Hovedcitanterne, Firmaet „The English & American Shipping Co. Limited“, betale £ 250 tillige med Renter af Beløbet 5 %

p. a. fra den 4 Marts 1903, indtil Betaling sker, og i Procesomkostninger for begge Retter 400 Kr.

Hovedcitanterne bør for Kontracitanternes Tiltale i denne Sag fri at være.

Det Idømte udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

NORGES SJOFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

udgivet af

Bestyrer i Nordisk Skibsrederforening

J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 15 | **Aargang VIII** | **1907.**

36.

Norges Høiesteret, den 5 Juli 1907.

Dampskibsselskabet „Agder" ved Direktionens Formand, Skibsreder Gustav Natvig
(Cand. jur. Herman Christiansen til Prøve)

mod

Barkskib „Jona" ved dets Fører, Kaptein Olsen
(Advokat K. Bruun).

En Modtagers Forpligtelse med Hensyn til Losning af norsk Skib i norsk Havn med norsk Befragter, maa bedømmes efter norsk Ret, selvom Certepartiet er udfærdiget paa engelsk.

Naar et Certeparti bestemmer, at Liggedagene skal begynde at løbe 24 Timer efter Varsel om, at Skibet er paa beordret eller anvist Losseplads, klar til at losse, maa denne Bestemmelse være anvendelig fra det Øieblik, Skibet er ankommet til den bestemte Havn og er erklæret parat til at losse paa hvilkensomhelst tilgjængelig Plads, som Ladningsmodtagerne maatte anvise.

Extraordinær Assessor, Sorenskriver *Vogt:* Ved Kristianssands Sjørets Dom af 6 Oktober 1905, til hvilken Doms Præmisser jeg henviser med Hensyn til Sagens Gjenstand og faktiske Forhold, blev saaledes kjendt for Ret:

„Indstævnte, Dampskibsselskabet „Agder" ved Direktionens

Formand, Skibsreder Gustav Natvig, bør til Citantskabet, Barkskib „Jona“ ved dets Fører, Kaptein Olsen, betale £ 64 — sexti fire Pound Sterling 1 — en Shilling — enten i denne Myntsort eller i norske Penge efter Kurs paa Betalingstiden med Fradrag af 39 — treti ni — Kroner 54 — femti fire — Øre.

Af Restbeløbet svares 4 % aarlig Rente fra 10 Februar 1905, til Betaling sker.

Søgsmaalets Omkostninger ophæves.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven“.

Denne Dom er af Dampskibsselskabet „Agder“ indanket for Høiesteret, hvor Selskabet har nedlagt saadan Paastand:

„At Appellanten, Dampskibsselskabet „Agder“ frifindes for Indstævnte, Barkskib „Jona“s Rederis Tiltale og hos dette tilkjendes Sagsomkostninger for Sjøretten og Høiesteret“.

Indstævnte, der ikke har kontrapaaanket, har paastaaet Sjørettens Dom stadfæstet og Appellantskabet tilpligtet at betale Indstævnte Sagsomkostninger.

Appellantskabets Advokat har, uden at nogen Bemærkning derom er gjort fra Indstævntes Side, paapeget, at Sjøretsdommen skulde have valgt et urigtigt Udgangspunkt for Liggedagene og ligesaa beregnet disses Længde urigtigt. Der er dog ikke paastaaet nogen Forandring i den af Sjøretten anstillede Beregning af Overliggedagsgodtgjørelsen, og Tvisten for Høiesteret gjælder alene Spørgsmaalet om Tidspunktet for Liggedagenes Begyndelse.

For nærværende Ret er fremlagt forskjellige nye Dokumenter, hvoriblandt en Skrivelse fra „Agder“ til sammes Agenter ved den under Sagen omhandlede Fragtslutning, Petersen, Honeyman & Co., Glasgow, i hvilken Skrivelse „Agder“ gjør opmærksom paa en vedlagt Klausul for Losning af „Agder“s Kul i Kristianssand for Tilfælde af, at Afslutning af Fragt skulde finde Sted ved Adressaten. Denne Klausul, der under Sagen har været benævnt „den røde Losseklausul“, indeholder bl. a., at Losningen i Kristianssand foregaar i regulær Tørn ved Modtagerens Lossebro ved vestre Havn. Klausulen blev ikke af Agenterne benyttet ved Oprettelsen af Certepartiet, og dette har „Agder“s Forretningsfører i en for Høiesteret dokumenteret Skrivelse af 20 December 1904 til Petersen, Honeyman & Co. beklaget sig over under Forbehold af Ansvar for de Følger, som kunde opstaa ved, at Klausulen ikke er tilføiet Certepartiet. Forretningsføreren har forøvrigt i en dokumenteret Erklæring gjort opmærksom paa, at da han tog

dette Forbehold, havde han ikke nøiere gjennemgaaet Certepartiets Text, idet han først senere blev opmærksom paa, at den saakaldte „berth Klausul“ deri var indtaget. I en Skrivelse af 26 Januar 1905 fra „Agder“ til de samme Agenter er af Hensyn til mulige fremtidige Fragtslutninger Opmærksomheden henledet paa Onskeligheden af, at der ved disse udtrykkelig stipuleres, at der skal losses ved Dampskibsselskabet „Agder“s berth.

Af de øvrige nye Dokumenter for Høiesteret skal jeg nævne to Erklæringer fra Nordisk Skibsrederforenings Bestyrer, af hvilke den ene udtaler, at ifølge *engelsk* Fortolkning af den i her foreliggende Certeparti indeholdte Liggedagsklausul vilde Modtageren være berettiget til at beordre Skibet til en Plads, som allerede var optaget, saaledes at Liggedagene ikke skulde dreie førend den vedtagne Tid, efterat Skibet var kommet ind i den anviste Plads. I en anden Erklæring udtaler derimod Skibsrederforeningen, at den forstaar den omspurgte Klausul saaledes, at dens Virkning ikke er nogen „anden end den at fastslaa det samme som allerede er bestemt i Sjøfartslovens § 135 sammenholdt med § 114, alene med den Afvigelse, at Tiden skal dreie 24 Timer, efterat der er givet skriftlig Melding istedetfor den følgende Dag efter Sjøfartsloven. Naar derfor Modtageren anviser en Plads, der alt er optaget af et andet Skib, endskjønt der er andre Pladse i Havnen, hvortil Skibet kan komme ind strax og losse, er det vor Mening, at det herved foraarsagede Ophold bliver for Modtagerens Regning. Vi forstaar altsaa Udtrykket „saafremt Adgangen til samme er aaben“ i de citerede Paragrafer i Sjøfartsloven paa den Maade, at der skal være Anledning til at bringe Skibet ind til den anviste Plads strax, idet Adgangen ikke kan siges at være aaben til en Plads, naar den er optaget af et andet Skib“.

Fra de nævnte Agenter foreligger flere Skrivelser, hvis Indhold jeg ikke finder det fornødent i Detalj at gjengive, men hvoraf bestemt synes at fremgaa, at naar de undlod at give Certepartiet et Indhold eller Tillæg overensstemmende med „den røde Losseklausul“, saa var det, fordi de følte sig ængstelige for, at en saadan Tilføielse vilde have medført, at „Jona“s Fører, ved hvem paa Skibets Vegne Certepartiet blev afsluttet, ikke da vilde have vedtaget samme. Dette stemmer ogsaa med, hvad Skibsreder Lassen i en foreliggende Skrivelse har erklæret om en mundtlig Udtalelse af en af Cheferne for det nævnte Agentfirma. Videre er dokumenteret en Erklæring fra Skibsreder Axel Smith i Arendal, hvori bl. a. udtales, at efter et Certeparti som det

foreliggende er „Befragteren eller Modtageren af Ladningen vistnok berettiget til at anvise Skibet en hvilkensomhelst Losseplads i Havnen, hvor det med Sikkerhed kan ligge og losse altid flot, men at Befragter eller Modtager dermed ogsaa har Forpligtelsen til at anvise et Sted, hvortil det strax uhindret kan komme. Dette synes mig ogsaa at være den nærmestliggende Forstaaelse af Klausulen, og en i Modtagers Favør videregaaende Fortolkning af samme kunde lede til Konsekvenser, som det er vanskeligt at overskue. Det er jo ogsaa en almindelig Antagelse, specielt i Kontraktsforhold som det, det her gjælder, at en i og for sig ualmindelig og for den ene Part mindre fordelagtig Klausul ikke bør være Gjenstand for en udvidende Fortolkning".

Paa den anden Side er der dokumenteret en Række af Udtalelser i engelsk Sjøretsliteratur om, hvorledes Klausuler som den omhandlede og lignende i Almindelighed forstaaes.

Jeg kommer til samme Resultat som Sjøretten. Jeg antager, at hvor det gjælder et Certeparti, der er oprettet mellem en norsk Skipper og en norsk Befragter, og hvor Spørgsmaalet er om Certepartiets Forstaaelse med Hensyn til Ladningsmodtagerens Forpligtelser ligeoverfor Skibets Losning i norsk Havn, maa Retsforholdet bedømmes efter *norsk* Ret. Jeg anser imidlertid ikke dette Spørgsmaal afgjørende for Løsningen af nærværende Sag, da jeg ikke kan finde det oplyst, at den Bestemmelse i vedkommende Certeparti, hvis Fortolkning det her gjælder, i England tillægges anden Betydning end den, der maa siges at følge af dens eget Indhold i Forbindelse med, hvad Forholdets egen Natur med Rimelighed tilsiger. Ud fra denne Forudsætning antager jeg, at naar et Certeparti bestemmer, at Liggedagene skal begynde at løbe 24 Timer efter Varsel om, at Skibet er paa beordret eller anvist Losseplads, klar til at losse, saa maa denne Bestemmelse være anvendelig fra det Øieblik, Skibet er ankommet til den bestemte Havn og er erklæret parat til at losse paa hvilkensomhelst tilgjængelig Plads, som Ladningsmodtagerne maatte anvise. Der kan efter min Mening ikke med nogen Føie i Klausulen indlægges den Forstaaelse, at Ladningsmodtagerne derved skulde være sikret Ret til i ubestemt Tid at opholde Skibet uden enhver Godtgjørelse under Angivelse af, at den Losseplads, som Modtageren havde tænkt at benytte, for Tiden var optaget. Forat en saa extraordinær Forpligtelse skulde paahvile Fartøiet, maatte det efter min Opfatning være vedtaget i klare og utvetydige Udtryk, og det maatte ialfald fordres, at i Certepartiet et *bestemt Sted* i Havnen

var angivet som Lossepladis. Det sees ogsaa, at hvor det er Hensigten at paabyrde Fartøiet uden Overliggedagsgodtgjørelse at vente paa Tørn ved en bestemt Losseplads, indføres en dertil svarende Klausul i Certepartiet, og naar dette i nærværende Tilfælde ikke er gjort, maa det have en saa meget mere afgjørende Betydning til Gunst for Skibet og paa Bekostning af Befragteren, som dennes Agenter, efter hvad jeg ovenfor har paapeget, maa antages forsætlig at have holdt saadan Klausul udenfor for derigjennem at bevæge Skibsføreren til at undertegne et Certeparti, som han befrygtedes ellers ikke at ville indgaa paa. Jeg finder den her fremholdte Betragtning tilstrækkelig for Sagens Afgjørelse.

Jeg finder derhos, at Appellantskabet bør betale Indstævnte Procesomkostninger for Høiesteret.

Konklusion:

Sjørettens Dom bør ved Magt at stande.

I Procesomkostninger for Høiesteret betaler Dampskibsselskabet „Agder“ til Barkskib „Jona“s Rederi 500 — fem Hundrede — Kroner.

Assessor *Motzfeldt:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

Assessorerne *Blom* og *Birkeland*, de extraordinære Assessorer, Advokat *Mejdell* og Lagmand *Thinn* samt Assessor *Reimers:* Ligesaa.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

Sjørettens Dom er saalydende:

Ved Stævning af 8 Februar d. A. har Føreren af Bark „Jona“, Kaptein P. Olsen af Arendal stævnet Dampskibsselskabet „Agder“ ved Direktionens Formand, Skibsreder Gustav Natvig og efter forgjæves Forligsmægling paastaaet det tilpligtet at betale £ 77 15 Sh. 6 d. enten i denne Myntsort efter Kurs paa Betalingstiden eller i norske Penge med Renter fra Berammelsen den 10 August d. A. og Sagens Omkostninger.

Indstævnte har taget til Gjenmæle og paastaaet sig principaliter frifunden og in subsidium mod at betale £ 59 9 Sh. 6 Pence med Fradrag af Kr. 39,54 samt at han i begge Tilfælde tilkjendes Sagsomkostninger.

Beløbet hidrører fra formentlig skyldige Overliggedagspenge efter Certeparti af 10 December 1904, i Henhold hvortil der blev losset en Ladning Kul til Indstævnte i Januar 1904.

Barkskib „Jona“, 549 Registertons drægtig, ankom til Kristianssand den 24 December 1904 med en Ladning Kul fra Glasgow. — Den Plads paa Kristianssands Havn, hvor Kulskibe til Indstævnte pleier at losse, er ved den

indre Ende af Toldbodbryggen, hvorfra der fører en Bro ind i N. Rosenkilde & Co.'s Pakhus hvor Indstævnte har sit Oplag af Kul, og hvor Kullene styrtes ned fra Broen. Denne Plads var ved „Jona"s Ankomst optaget af Brig „Lillesand", som lossede Kul.

Bark „Jona" blev lodset ind paa Havnen af 2det Kontravidne, Lods Nicolai Langfeldt, som var vidende om, at nævnte Plads var optaget af Brig „Lillesand", og at „Jona" ogsaa skulde til Rosenkildes Pakhus.

Da han kom ind paa Havnen, seilede han det op til Nordsiden af den nordligste af Kommunens Brygger. Her stod en Mand, som han antog var en af Havnebetjentene, hvilket ogsaa er bekræftet ved Havnefoged Isefiærs Erklæring af 11 Februar d. A., der raabte til ham: „Dere kan ikke komme her, Pladsen er optaget; Dere maa gaa under Holmen". — Da 2det Kontravidne havde faaet denne Ordre, anmodede han Føreren af Dampskibet „Skjærgaard", som bugserede „Jona" om at anbringe Fartøiet under Lagmandsholmen. Dette blev efterkommet, hvorpaa Ankeret blev kastet, og „Jona" fortøiet ved denne. Samme Dag den 24 December 1904 tilskrev Føreren af „Jona" Kaptein Olsen ved sin Mægler, H. F. von Riegen Indstævnte, at „Jona" var klar til at losse om Tirsdag Morgen, dog ønskede han ikke at begynde at losse førend Torsdag Morgen; men Lossetiden begyndte at regnes fra Tirsdag Morgen efter 2 Keel pr. Dag.

Den 4 Januar fik Føreren Ordre at forhale fra Holmen til Toldbodbryggen.

Losningen paabegyndtes derpaa den 5 Januar og var færdig den 21 s. M.

Imidlertid havde von Riegen den 13 Januar underrettet Indstævnte om, at „Jona"s Liggedage samme Dags Middag var omme, og at han for hver Dag, som gik, skulde sende Regning for Overliggedagspenge. Disse udgjør fra Fredag Middag 13 Januar til Lørdag Aften 21 Januar 1905 for 549 Registertons à 4 d. pr. Registertons pr. Dag $8^1/_2$ = £ 77—15—6, som er det i Paastanden nævnte Beløb.

Denne Fordring formener imidlertid Indstævnte beror paa en Misforstaaelse.

Certepartiet indeholder nemlig følgende Klausul i norsk Oversættelse: „Liggedage begynder at løbe 24 Timer, efterat Kapteinen har givet skriftlig Underretning om, at Skibet er paa anvist Plads, klar til at laste eller losse". Ved denne Klausul formener Indstævnte, at „Jona"s Fører har bundet sig til den Losseplads, som Ladningsmodtageren maatte forlange, og at Tilfældet er analogt med saadanne, hvor der i Certepartiet er vedtaget en bestemt Losseplads. Da nu Indstævntes Losseplads ved Toldbodbryggen var optaget af Brig „Lillesand", og „Jona" var beordret af Havnevæsenet til Fortøining ved Lagmandsholmen for at vente paa Tørn, og da der fra Indstævntes Side, saasnart „Lillesand" var færdig, blev gjort alt fornødent til Losningens Fremme, er „Jona" ikke berettiget til at faa Overliggedagspenge.

Citantskabet formener imidlertid, at Indstævnte havde foretaget den ham efter Certepartiet tilkommende Anvisning. Da von Riegen den 24 December 1904 var paa Veien forat varsle „Jona"s Fører om det fornødne, hvem Modtageren af Ladningen var, hvilken Kaiplads skulde benyttes m. v., traf han nemlig Indstævntes Disponent, H. C. Hansen, hvem han underrettede om „Jona"s Ankomst, og spurgte, hvor Skibet skulde lægge sig. Hertil svarede Hansen, at det maatte lægges under Lagmandsholmen, da der ingen Plads var ved „Agder"s Losseplads, som var optaget af „Lillesand", jfr. 1ste Hovedvidnes,

Mægler von Riegens Prov. Herom underrettede denne „Jona“s Fører, da han kom ombord. Ligesom Citantskabet formener, at „Jona“ kunde have losset sin Ladning under Lagmandsholmen, saaledes hævder det, at der var andre Brygger ved Havnen, udenfor den Plads ved Toldbodbryggen, der var optaget af „Lillesand“, hvorfra Losningen kunde have foregaaet. Under alle Omstændigheder maatte Indstævnte strax have anvist en aaben og ikke en optaget Plads, i hvilken Henseende Citantskabet henviser til Sjøfartslovens § 135.

Sjøretten skal bemærke følgende:

Efter Certepartiet skulde Liggedagene begynde at løbe 24 Timer, efterat Kapteinen havde givet skriftlig Underretning om, at Skibet var paa anvist Plads klar til at losse. Den 24 December 1904 gav Kapteinen ved sin Mægler von Riegen Indstævnte Underretning om, at han var klar til at begynde Losningen om Tirsdagen den 27 December, dog ønskede han ikke at begynde Losningen forinden Torsdag Morgen 29 s. M. „Jona“ laa da under Lagmandsholmen. Dette var imidlertid ikke den Plads i Havnen, som Indstævnte ønskede, at Losningen skulde foregaa fra, hvilket som nævnt var fra Toldbodbryggens indre Ende ved den omhandlede Bro, hvor Pladsen var optaget af Brig „Lillesand“. Herom havde „Jona“s Kaptein først faaet Underretning, efterat Skibet allerede var kommen under Holmen. Pladsen under Holmen var imidlertid efter de Oplysninger, som foreligger, anvist Bark „Jona“ af Havnevæsenet.

Den Omstændighed, at „Agder“s Disponent, H. C. Hansen ligeoverfor Mægler von Riegen ved „Jona“s Ankomst havde erklæret, at „Jona“ maatte lægge sig under Holmen, da der for Tiden ikke var Plads ved „Agder“s Losseplads ved Toldbodbryggen, kan ikke betragtes som nogen Anvisning fra Ladningsmodtageren om, at det var fra Pladsen under Holmen, at Losningen skulde foregaa. Tværtimod var „Jona“s Kaptein den 24 December strax efter sin Ankomst underrettet om, at Indstævnte vilde have, at Losningen skulde foregaa fra Toldbodbryggen og ikke fra Pladsen under Lagmandsholmen, og forsaavidt maa altsaa førstnævnte Plads være ham anvist til Losning. Til Toldbodbryggen forhalede han imidlertid først den 4 Januar 1905, idet „Lillesand“ først da var færdig.

Spørgsmaalet er derfor, om Bark „Jona“ var pligtig til at vente paa Tørn ved Toldbodbryggen eller ikke. Idet Certepartiet selv ikke indeholder nogen Bestemmelse herom, formenes Sjøfartslovens § 135 at maatte komme til Anvendelse paa Tilfældet. Efter denne Lovparagraf har Ladningsmodtageren Ret til at vælge Losseplads, naar han gjør det, forinden Skibet henlægges til Plads, som Skibsføreren har valgt, og denne er i saa Fald pligtig at henlægge Skibet til den Plads, som anvises, saafremt Adgangen til samme er aaben, og Skibet der kan ligge flot og sikkert.

En af Betingelserne for Ladningsmodtagerens Ret til at vælge Plads er efter denne Bestemmelse, at Adgangen til samme er aaben. Men dette var netop ikke Tilfældet i nærværende Sag, idet den anviste Plads ved Toldbodbryggen var optaget af Brig „Lillesand“.

Da der i Certepartiet ikke var vedtaget nogen anden bestemt Losseplads end den, som Indstævnte anviste, og denne saaledes ikke var aaben, samt da Certepartiet ikke indeholdt nogen Tørnklausul, stod det „Jona“s Fører i Henhold til § 135 første Punktum frit for at vælge sædvanlig Losseplads.

Den anviste optagne Plads er derhos ikke den eneste Plads for Kullosning her i Havnen, idet der er flere andre, ikke alene ved de offentlige

Brygger, men ogsaa ved private, ligesom det ogsaa hænder, at Skibe losser Kul fra Pladsen under Lagmandsholmen. Var derfor den af Indstævnte anviste Plads optaget, kunde der have været anvist Losseplads andetsteds i Havnen.

Der var vistnok ikke en saadan speciel Bro til at foretage Losningen ved: men denne Omstændighed kan ikke komme Citantskabet til Skade.

Naar Skibsreder K. F. Langfeldt og Skibsfører Martin Hansen i sine under Sagen fremlagte Erklæringer Dokument No. 8 og 9) har udtalt, at de har ladet sine Skibe, bestemt med Kul til N. Rosenkilde & Co. og Indstævnte vente paa Tørn, naar den omhandlede Losseplads var optaget, og at dette har været Koutume, saa kan ikke disse Erklæringer. under Citantens Benægtelse. ansees som tilstrækkeligt Bevis for, at der skulde existere nogen saadan Koutume, idet de ikke siger mere end, at de godvillig har fundet sig i at lade sine Skibe vente.

Hertil kommer desuden, at Rosenkilde & Co. og Indstævnte ved Kulcertepartier pleier at vedhæfte en rød Seddel saalydende: „Losningen i Kristianssand foregaar i regulær Turn ved Modtagerens Lossebro ved vestre Havn".

Herved bliver det en Kontraktsbetingelse, som forpligter Skibet, men dette var ikke iagttaget ved nærværende Certeparti.

I Henhold til foranstaaende formener Sjøretten, at „Jona" tilkommer Overliggedagspenge fra Fredag Middag den 13 Januar 1905. Da „Jona" var 549 Registertons drægtig, var Liggedagenes Antal 13 efter Sjøfartslovens § 119: men 13 Liggedage regnet tilbage i Tiden fra 13 Januar 1905 er Torsdag den 29 December 1904, altsaa den Dag, som Citantskabet i sin Skrivelse til Indstævnte af 24 s. M. helst ønskede, at Losningen skulde paabegyndes.

Imidlertid kunde Brig „Lillesand" ikke losse den 29 December om Eftermiddagen og hele Dagen den 30 December 1904 paa Grund af Storm. Snedrev og Sjøgang, som ifølge Skibsreder K. F. Langfeldts Erklæring af 7 April 1905 Bilag (19) gjorde Kjørebanen ufremkommelig for Transport af Kullene fra Skibet til Oplaget, saa Lossemandskabet nægtede bestemt at tage imod Kul. Da Parterne efter Certepartiet ikke var forpligtede til at losse. naar Veiret ikke tillod det, og da „Jona" heller ikke vilde have kunnet losse nævnte $1^1/_2$ Dage, formener Sjøretten, at der i Overliggedagene maa fratrækkes $1^1/_2$ Dag.

Indstævnte har yderligere paastaaet Fratræk for $^1/_2$ Dag den 9 Januar 1905, da „Jona" heller ikke paa Grund af Uveir skulde have losset, og har i saa Henseende under Citantskabets Benægtelse paaberaabt sig N. Rosenkilde & Co.'s Erklæring af 2 Marts 1905 (Bilag No. 10), hvorefter der ikke kunde losses fra „Jona" den 9 og 17 Januar 1905 paa Grund af Uveir. Men da der ifølge Skibsfører Olsens Erklæring af 6 Juli 1905 (Bilag 25) af „Jona"s Journal kunde sees. at der lossedes hele Dagen den 9 Januar 1905, kan det dog ikke mod Citantskabets Benægtelse ansees bevist, at der ikke lossedes den halve Dag af denne Dato. Derimod blev der ikke losset den 10 s. M., fordi N. Rosenkilde & Co.'s Losseapparat var i Uorden, og heller ikke den 17 Januar. fordi der var Ruskveir, og Modtageren ikke ønskede Losning, medens der fra „Jona"s Side ikke var noget iveien derfor, men dette vedkommer ikke Skibet.

Fra de ovenfor paastaaede $8^1/_2$ Overliggedage vil der i Henhold til foranstaaende, blive at fratrække $1^1/_2$ Dag, saaat der tilkommer „Jona" for 7 Overliggedage à 9 £ 3 Sh. 0 d = 64 £ 1 Sh.

Indstævnte har videre paastaaet, at der skal fratrækkes Kr. 39,54, idet „Jona"s Fører, som efter Certepartiet var forpligtet til at losse 2 Keel (ca. 42 Tons) om Dagen, holdt saa lidet Mandskab i Rummet, at det var umuligt at losse mere end ca. 30 Tons pr. Dag, og da Kapteinen nægtede at skaffe flere Mand, maatte Indstævnte, forat faa Losningen fremmet engagere 2 Mand til Extraarbeide, idet N. Rosenkilde & Co. ellers vilde stoppe Losningen.

Da „Jona" var forpligtet til at holde tilstrækkeligt Mandskab, maa det efter Indstævntes Formening erstatte Udlægget til Extraarbeide Kr. 39,54.

Hertil har Citantskabet bemærket, at det er N. Rosenkilde & Co., som havde overtaget den hele Losning af Skibet, og som derfor havde at holde Folk i Rummet, og var desuden de 2 Mand i Rummet tilstrækkelige til at losse 2 Keel om Dagen efter Certepartiet.

Sjøretten formener imidlertid, at det er for lidet med 2 Mand i Rummet for at losse 2 Keel om Dagen, og at det derfor var berettiget af Indstævnte, at der anvendtes Extrahjælp.

Den Omstændighed, at Skibet havde overladt det til N. Rosenkilde & Co. at besørge Losningen, kan ikke fritage Skibet for at godtgjøre Indstævnte Udlægget til denne Extrahjælp Kr. 39.54, som altsaa bliver at fratrække det ovennævnte Beløb, som Indstævnte skal betale.

Forsaavidt Citantskabet paastaar, at Indstævnte maa betale de 21 Kroner, som det har udlagt forat faa „Jona" forhalet fra Lagmandsholmen til Toldbodbryggen, kan Sjøretten ikke give det Medhold heri, idet sidstnævnte Sted var den Plads, som var anvist efter Certepartiet, og det bliver Skibets Sag at holde Mandskab forat bringe det dertil.

4 % Rente af det tilkjendte Beløb vil blive at tilsvare fra 10 Februar 1905.

Søgsmaalets Omkostninger antages at burde ophæves.

37.

Sø- og Handelsretten i København, den 12 Juni 1907.

D/S „Cluden"s Rhederi Firmaet Steel Young & Co., London
(Overretssagfører Fussing)

mod

Konsul V. Bøttern, Nyborg
(Overretssagfører M. Carlsen).

Modtagerne af et Parti Bomuldsfrøkager tilpligtes at tilbagelevere 49 Sække Kager, som maatte antages at være leveret ham ved en Feiltagelse.

Efterat den Citantfirmaet Steel Young & Co. i London tilhørende Damper „Cluden", som i New Orleans havde indtaget en Ladning Bomuldsfrøkager til Svendborg, Nyborg og Aarhus, havde

losset i Svendborg, hvor der viste sig en Manco paa 3 Sække. som Citantfirmaet maatte erstatte vedkommende Ladningsmodtager. gik Damperen til Nyborg, hvor den i Dagene fra den 14 til den 18 December 1906 udlossede det dertil bestemte Parti. Dette Parti var destineret til Indstævnte, Konsul V. Bøttern, Nyborg, hvis Konnossementer lød paa ialt 14365 Sække, der dels vare uden Mærke dels mærkede med forskellige Mærker, og af Afskiberne opgivne til at veje ialt 3 494,412 lbs. Der udlossedes 14 414 Sække — altsaa 49 Sække mere end angivet i Konnossementerne — til en samlet Vægt af 3 133,797 Pd. Skibet afgik derefter til Aarhus, hvor Restladningen, der viste sig at udgjøre 10 331 Sække. blev udlosset. Efter Konnossementernes Opgivende skulde der være 10 411 Sække og der var altsaa her en Manco paa 80 Sække. Det er in confesso, at de udlossede Sække med Indhold vejede 2 604,255 Pd., hvorefter Vægten for 80 Sække vilde udgøre 20 167 Pd. Modtagerne, der uimodsagt have angivet Prisen paa Kagerne til 6 Kr. 35 Øre pr. 100 Pd., have herefter som Erstatning for de manglende 80 Sække ved Udbetalingen af Fragten tilbageholdt 1280 Kr. 61 Øre.

Citanterne, som gik ud fra, at de 49 Sække, som var udlosset formeget i Nyborg, hørte til Aarhuspartiet, opfordrede Indstævnte til at tilbagelevere de 49 Sække til delvis Dækning af Mancoen i Aarhus, men Indstævnte, der jo trods de for meget leverede Sække, havde nogen Undervægt paa Partiet, vægrede sig derved.

Under nærværende Sag paastaar Citanterne nu Indstævnte tilpligtet til delvis Dækning af det Tab, de saaledes har lidt, enten at udlevere dem 49 Sække Bomuldsfrøkager af den Ladning, der i Nyborg er bleven udlosset til ham fra D/S „Cluden" i Dagene fra 14—18 December 1906, eller betale dem et Beløb, der svarer til 49/80 af det fornævnte tilbageholdte Beløb, eller 784 Kr. 34 Øre med Renter 5 % fra Stævningens Dato den 13 April d. A. og Sagens Omkostninger.

Indstævnte har paastaaet sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger, idet han, (under Henvisning til en Vidneforklaring afgiven af en Mand, der i Tjeneste hos vedkommende Afladers herværende Repræsentant, som Kontrollør overværede Losningen i Svendborg og Nyborg, men som ikke havde noget at gøre med Losningen i Aarhus) har gjort gældende, *at* det er Skibets egen Skyld, naar der til ham er udlosset 49 Sække mere end hans Konnossementer lød paa, idet det var Styrmanden, der forestod

Losningen, og *at* den til ham bestemte Ladning var fuldstændig separeret ved Lærred eller Maatter fra Aarhus Partiet, af hvilket der intet udlossedes i Nyborg. Han maa derfor antage, at der af hans Aflader er indskibet et Overtal af Sække til ham, medens han ikke kan anse det for rimeligt, at de 49 Sække ere Dele af Ladningen efter andre Konnossementer, noget det i hvert Fald vilde være Citanternes Sag at godtgøre, naar de vil søge Sækkene udleveret. Sluttelig hævder han, *at* Citanterne i hvert Fald har reklameret for sent, idet deres Forlangende om Tilbageleveringen af de 49 Sække først blev rettet til Indstævnte 14 Dage à 3 Uger efter Udlosningen i Nyborg.

Da Citanternes Reklamation ikke kan betragtes som for sent fremsat, idet de ikke kunde reklamere, førend det havde vist sig, at der var Manco i Aarhus, *da* der ikke kan lægges særlig Vægt paa den skete Separation, idet Indstævntes Konnossementer intet indeholder om, at hans Parti skulde være stuvet separat, men tværtimod ved Siden af den sædvanlige Bestemmelse: „Vægt. . . ukendt“, stipulerer, at Ladning udlosset uden Mærke skal fordeles blandt de Modtagere, hvis Partier maatte have Manco, *da* det er in confesso, at der baade i det i Nyborg udlossede Kvantum og i Aarhuspartiet fandtes et stort Antal Sække uden Mærke, og at der tillige i de nævnte 2 Partier vare Sække der vare mærkede paa samme Maade, *da* Formodningen under disse Omstændigheder maa være for, at de overflødige Sække hidrøre fra andre Dele af Ladningen, og *da* den afgivne Vidneforklaring ikke kan være noget afgørende Datum herimod, bl. a. fordi der i Nyborg, som af Vidnet selv forklaret, lossedes fra 4 Luger samtidig, medens Vidnet kun kunde være et Sted ad Gangen, samt *da* den Omstændighed, at Styrmanden har forestaaet Udlosningen ikke kan bevirke, at det fejlagtig formeget Udlossede ikke kan søges tilbage, vil Indstævnte være at dømme i Overensstemmelse med Citanternes Paastand saaledes, at Sagens Omkostninger bestemmes til 150 Kr..

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

Indstævnte, Konsul V. Bøttern, Nyborg, vil inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse til Citanterne, D/s „Cluden“s Rhederi, Firmaet Steel, Young & Co., London, enten have at udlevere 49 Sække Bomuldsfrøkager af den Ladning, der i Nyborg er bleven udlosset til ham fra D/s „Cluden“ i Dagene fra den 14—18

December f. A., eller betale 784 Kr. 34 Øre med Renter 5 % aarlig fra den 13 April d. A., indtil Betaling sker og Sagens Omkostninger med 150 Kr.

At efterkommes under Adfærd efter Loven.

J. Koch.

Carl Bergh. V. Larsen. C. Jessen. C. C. Clausen.

38.

Overretten i København, den 27 Mai 1907.

Skibsbygger L. Tuxen-Petersen i Korsør
(Overretssagfører Axel Damm)

mod

Sotenäs Härads Assuransförening.

En Skibsbygger ansees ansvarlig for Skade og Tab forvoldt Rederen ved at Skibet, da det efter endt Reparation skulde sættes paa Vandet fra Ophalingsbeddingen, væltede over paa Siden, fordi der ikke var taget tilstrækkelige Forsigtighedsregler. Paastand om Erstatning for Tab af Fortjeneste ved at Skibet ikke kom til at deltage i Fisket efter Fuldførelsen af den Reise, hvorpaa det befandt sig, da Skaden indtraf, tages ikke tilfølge.

Paa Rejse fra Lohälla til Kiel med en Ladning Brosten led Kutterskibet (Galeasen) „Fear not", hvis Fører og Rheder var Amandus Anderson af Gullholmen, Tirsdag den 19 Juli 1904 Havari paa Bolsaxen i Storebælt og indbugseredes til Korsør, hvor Ladningen blev losset, medens Skibet blev taget op paa den derværende Ophalingsbedding for at blive gjort istand af Appel-

lanten, Skibsbygger L. Tuxen-Petersen i Korsør. Da Skibet efter endt Reparation den 13 August s. A. atter skulde sættes i Vandet, væltede det og knuste den Styrbords Side og ved en den 16 s. M. afholdt Syns- og Taxationsforretning blev det erklæret for ikke at være Istandsættelsen værd.

Under denne i første Instans ved Korsør Købstads Søret efter Hoved og Kontrástævning procederede Sag paastod de Appelindstævnte, Sotenäs Härads Assuransförening, hos hvem Skibet var forsikret, og til hvem Amandus Anderson havde overdraget sit eventuelle Erstatningskrav i den Anledning, under Hovedsagen Appellanten dømt til Betaling af Skibets Værdi, 5000 Kr., med Fradrag af Vederlag for Skibets Reparation 781 Kr. 2 Øre samt i Erstatning for tabte Indtægter og Arbejdsfortjeneste 1500 Kr., altsaa ialt 5718 Kr. 98 Øre med Renter 5 % aarlig fra Hovedstævningens Dato den 2 November 1904 og Sagens Omkostninger.

Appellanten paastod sig under Hovedsagen frifunden, subsidiært mod at betale 1400 Kr., hvorhos han under Kontrasagen paastod de Appelindstævnte dømt til at betale 781 Kr. 2 Øre for Skibets Reparation med Renter heraf 5 % aarligt fra Kontrastævningens Dato den 28 November 1904 og Sagens Omkostninger, medens de Appelindstævnte protesterede mod, at der gaves selvstændig Dom for det nævnte Beløb, hvis Appellanten frifandtes i Hovedsagen.

Ved Sørettens Dom blev Appellanten tilpligtet at betale de Appelindstævnte 2150 Kr. med Renter som paastaaet under Hovedsagen, hvorhos han tilpligtedes at betale de Appelindstævnte Hovedsagens Omkostninger med 200 Kr., medens Kontrasagens Omkostninger ophævedes.

Denne Dom har Appellanten indanket her for Retten, og paastaaet forandret, saaledes at han frifindes, og de Appelindstævnte dømmes til at betale ham de nævnte 781 Kr. 2 Øre med Renter som under Kontrasagen paastaaet, subsidiært, at han alene frifindes, eventuelt mod at betale 1400 Kr. eller 1568 Kr. alt med Tillæg af Sagens Omkostninger for begge Retter.

De Appelindstævnte have, skønt lovlig stævnede, ikke givet Møde her for Retten.

Med Hensyn til Appellantens Ansvar for Skibets Ødelæggelse gjorde de Appelindstævnte for Søretten gældende, at han havde iværksat Skibets Udsættelse paa en uforsvarlig Maade, og at han i hvert Fald maatte staa til Ansvar for Skibet, saalænge det var ham overdraget til Reparation, hvorimod Appellanten

hævder, at Ansvar kun paahviler ham, hvis han har forsømt noget, og at dette ikke er Tilfældet.

Om de nærmere Omstændigheder ved Skibets Ødelæggelse er følgende oplyst:

Skibet var anbragt paa den til Korsør Havn hørende Ophalingsbedding paa en Sko, i hvilken var fastgjort en Havnen tilhørende god og forsvarlig Gieløber, som var surret om to Fortøjningspæle. Skibet var afbalanceret med 4 Topbarduner, 2 til hver Side, af Tovværk tilhørende Havnen og almindelig brugt ved Kølhaling selv af større Skibe; derimod var der ikke foretaget nogen Afstivning af Skibet ved Siderne. Topbardunerne, som vare fastgjorte ud til Siderne, skulde hver Gang Skibet havde gledet et Stykke, en Favn eller saa, forfares. Skibet tog imidlertid strax fra Begyndelsen for stærk Fart — efter de Appelindstævntes Anbringende var Stoppetovet for meget slæk — og Tovet havde for lidt Tørn til, at det betjenende Mandskab derefter kunde standse Farten. Herved sprængtes Topbardunerne, saa at Skibet var uden Støtte og væltede.

Selv om det ikke, som de Appelindstævnte hævde, havde været nødvendigt at foretage Afstivning ved en af Skibets Sider eller at betjene Topbardunerne under Glidningen, har det i alt Fald været Appellantens Pligt under disse Omstændigheder at foretage Udsættelsen af det skarpt byggede Skib med saa stor Forsigtighed at Mandskabet, om hvis Tilstrækkelighed Parterne ere uenige, og om hvis Størrelse intet bestemt er oplyst, kunde være sikkert paa at være Herre over Skibets Fart, navnlig ved, at der ikke gaves det for stort Spillerum, og at Stoppetovet havde tilstrækkelig Tørn. Og da Appellanten maa antages ikke at have draget tilbørlig Omsorg herfor, maa han bære Ansvaret for den derved forvoldte Skade.

Medens der her for Retten ikke er rejst Indsigelse mod, at Erstatningen for Skibet ved den indankede Dom er fastsat til 1400 Kr., hvortil det var vurderet efter Grundstødningen og forinden Reparationen, har Appellanten derimod gjort Indsigelse mod at betale det ham ved Dommen yderligere paalagte Beløb af 750 Kr. for tabt Arbejdsfortjeneste.

I denne Henseende havde de Appelindstævnte for Søretten gjort gældende, at det havde været bestemt, at „Fear not“ skulde deltage i Makrelfiskeriet i Nordsøen i Efteraaret 1904, hvorved der for et saadant Fartøj kunde være indvundet en Fortjeneste

af 1500 Kr. i 2 Maaneder. Heri blev Rhederiet forhindret ved Skibets Odelæggelse, og det lykkedes ikke at erhverve et andet Skib i rette Tid.

Medens Appellanten vel maa være pligtig at erstatte ogsaa det Tab. Rhederiet har lidt ved Afsavn af Skibet. maa der gives ham Medhold i. at det ikke under de foreliggende Omstændigheder kan paalægges ham at erstatte den særlige Fortjeneste, Skibet muligt vilde have indbragt ved at anvendes til Makrelfiskeri i en Efteraarsmaaned, i hvilken Henseende det navnlig ikke kan anses tilstrækkelig godtgjort. at Rhederiet ikke kunde have skaffet sig et andet Skib.

Med Hensyn til den Godtgørelse for Afsavn, der maatte tilkomme Rhederiet. har Appellanten her for Retten gjort gældende, at Tabet ikke kan beregnes højere end til Overliggedagsgodtgørelse i en Maaned, hvilken han efter Søløvens § 120 opgør for Skibets ca. 37 Tons à 30 Øre. til 11 Kr. 10 Øre pr. Dag. dog med Fradrag af sparet Hyre og Kost til Mandskabet. ansat til 5 Kr. 50 Øre daglig eller ialt 168 Kr.

Idet Erstatningen for tabt Fragt og Arbejdsfortjeneste efter det foreliggende findes at kunne fastsættes til 300 Kr.. vil der saaledes være at tilkende de Appelindstævnte ialt 1700 Kr. hos Appellanten med Renter som paastaaet.

I Kontrasagen har Appellanten som meldt paastaaet sig tilkendt 781 Kr. 2 Øre for Skibets Reparation; men da dette Beløb ikke er medregnet i den til 1400 Kr. ansatte Værdi for Skibet. og Appellanten. selv om han havde haft Krav paa Betaling for sit Arbejde forinden Afleveringen. ligesaavel maatte erstatte Reparationens som Skibets øvrige Værdi. vil det nævnte Beløb ikke kunde tilkendes ham.

Søretsdommen. hvis Bestemmelse om Sagens Omkostninger billiges. vil saaledes være at forandre i Overensstemmelse med foranstaaende. hvorhos Sagens Omkostninger her for Retten ville være at ophæve.

Stempelovertrædelse foreligger ikke her for Retten.

Det kan ikke billiges, at det med Underretsakten fulgte Hæfte Dokumenter i Strid med §§ 1 og 4 i Lov af 19 December 1903 indeholder baade Indlæg og andre i første Instans fremlagte Dokumenter. i Stedet for. at alene Indlæggene burde have været sammenhæftede, de øvrige Dokumenter derimod vedlagte særskilt.

Thi kendes for Ret:

Appellanten, Skibsbygger L. Tuxen-Petersen i Korsør bør til de Appelindstævnte, Sotenäs Härads Assuransförening betale 1700 Kr. med Renter heraf 5 % aarlig fra den 2 November 1904 til Betaling sker, og i Sagsomkostninger for Underretten 200 Kr.

Sagens Omkostninger for Overretten ophæves.

Det Idømte at udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret; hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

udgivet af

Bestyrer i Nordisk Skibsrederforening

J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm,
og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 16	Aargang VIII	1907.

39.

Christiania Sjøret, den 29 August 1907.

Fred. Th. Bergh
(Overretssagfører Klinkenberg)
mod
Johnsen & Bergmann
(Advokat Adeler).

Et Mæglerfirma ansees ansvarligt for Tab, paaført Rederiet ved en i Certepartiet indført urigtig Opgave med Hensyn til Skibets Lasteevne. Bortfragteren havde strax ved Certepartiets Modtagelse tilskrevet Mægleren og forlangt Opgaven rettet uden derpaa at modtage noget Svar fra Mæglerne.

Ved Timecharter af 9 August 1906 befragtede Fred. Th. Bergh, Porsgrund, Dampskibet „Bauta“ for et Tidsrum af 6 Maaneder. I Certepartiet angives Skibets Dødvægt til 980 Tons, inclusive Bunkers. Ved Certeparti af 19 December 1908 bortfragtede Fred. Th. Bergh, Dampskibet videre til L. Tellefsen i Gravelines for en Reise fra Risør og Skien til Gravelines Dock med „a full and complete cargo, including deckcargo, of abt. 200 tons felspar in bulk and completing with woodpulp and/ or wood“.

Fragten bestemtes til en lump Sum for Reisen af 8000 Frcs. I Certepartiet, der baade paa Bortfragters og Befragteres Vegne var underskrevet af Skibsmæglerne, Johnsen & Bergmann ifølge Fuldmagt, var Dampskibets Dødvægt angivet til 1050 Tons cargo. Da Fred. Th. Bergh den 20 December 1906 modtog det for ham og for Kapteinen bestemte Exemplar af dette Certeparti, ringte han straks Johnsen & Bergmann op i Telefonen og protesterede mod Certepartiets Angivelse af Dødvægten og forlangte denne rettet til „abt. 1050 Tons, Bunkers inclusive“. Samme Dag tilskrev han Johnsen & Bergmann et Brev, hvori han bl. a. anfører følgende:

„„Bauta“. Med Deres Æ/ af igaar modtog jeg Certepartikopier for nævnte Damper Risør/Skien til Gravelines, som befindes i Orden med Undtagelse af den af Dem for Baaden opførte Lasteevne 1050 Tons cargo, hvilket jeg efter Telefonsamtale med Dem i Formiddag har forandret til abt. 1050 Tons Bunkers inclusive. hvilket De bedes notere overensstemmende“. Den 21 December 1906 erkjendte Johnsen & Bergmann Modtagelsen af denne Skrivelse. Torsdag den 10 Januar 1907 ankom „Bauta“ til Risør, hvor det indtog ca. 200 Tons Feltspat, samt afgik derfra til Skien, hvor det indtog ca. 270 Standard Trælast. Man holdt paa med Lastningen til Søndag den 13 Januar 1907 Kl. $10^1/_2$ Fm. Umiddelbart derefter afgik Dampskibet Kl. 11 Fm. for Gravelines. Efter endt Udlosning tilbageholdt Befragteren af Fragten et Beløb af 800 Frcs., idet han gjorde gjældende, at Dampskibet ikke havde inde en fuld og komplet Ladning. Herom skriver A. Parisis i Gravelines. formentlig Dampskibets Mægler dersteds, i Skrivelse af 28 Januar 1907 til Bergh følgende:

„Ifølge hans (Befragterens) Certeparti har Skibet at losse 1050 Tons exclusive Bunkers og har kun losset 950 Tons, Kapteinens Kopi lyder 1050 Tons inclusive Bunkers. Hvoraf kommer denne Misforstaaelse?“.

Ved Sjøretsstævning af 26 Februar 1907 har Bergh nu anlagt nærværende Sag mod Johnsen & Bergmann og gjort gjældende, at disse har forvoldt et Tab for ham af de ovennævnte 800 Frcs. derved, at de ikke har gjort den af Citanten forlangte Tilføielse i Befragterens Certeparti og heller ikke underrettet Befragteren om, at Citanten vilde have denne Tilføielse.

Efterat der inden Retten forgjæves var anstillet Forligsmægling, har Citanten paastaaet de Indstævnte tilpligtet at betale ham Frcs. 800 med Renter fra Forligsmæglingen og Sagsomkostninger.

De Indstævnte har paastaaet sig frifundne og tilkjendt Sagsomkostninger.

Det maa efter Proceduren ansees paa det Rene, at de Indstævnte har modtaget Citantens Skrivelse af 20 December 1906 uden at svare noget paa den foran gjengivne Anførsel i samme om Dødvægten. Ligeledes maa man efter Proceduren gaa ud fra, at de Indstævnte ikke har underrettet Befragteren om den Forandring, som Citanten forlangte i Certepartiets Text. 1ste Kontravidne, Haugaard, som paa de Indstævntes Vegne havde forestaaet Underhandlingerne med Citanten om Fragtslutningen, har herom forklaret, at han forstod Citantens Udtalelser under Telefonsamtalen den 20 December 1906 derhen, at han gav sig paa sin Indvending med Hensyn til Dødvægtsangivelsen. Dette strider imidlertid mod den Forklaring, der er afgivet af 1ste Hovedvidne, Abrahamsen, der som Citantens Kontorist efter Citantens Anmodning paahørte Telefonsamtalen i et extra Hørerør, samt endvidere mod Stuer Arnt Taraldsens Erklæring af 14 Juni 1907. Sidstnævnte var paa Citantens Kontor og paahørte Citantens Udtalelser under Telefonsamtalen. Baade Abrahamsen og Taraldsen forklarer, at Citanten bestemt forlangte Dødvægtsangivelsen forandret til 1050 Tons inclusive Bunkers og endog erklærede, at han heller vilde annulere Certepartiet end at lade Angivelsen blive staaende uforandret. Under enhver Omstændighed viste Citantens Skrivelse af 20 December tydelig nok, at han fastholdt sit Standpunkt i dette Punkt. De Indstævnte burde da som Mellemmænd strax have underrettet Befragteren herom, hvad enten de ansaa Citanten berettiget eller uberettiget til at forlange Certepartiet forandret, da det er selvfølgeligt, at samtlige Exemplarer af et og samme Certeparti bør have samme Lydelse.

De Indstævnte har her vistnok paaberaabt sig, at efter 1ste Kontravidnes tidligere Forhandlinger med Citanten, var Citanten ikke berettiget til at forlange Dødvægtsangivelsen forandret. Men ogsaa dette strider imod 1ste Hovedvidne, Abrahamsens Forklaring om, at Citanten ved Afslutningen af Forretningen sagde, at Dampskibet lastede 1050 Tons *inclusive Bunkers.* Da der ikke er nogen speciel Grund til at tillægge 1ste Hovedvidnes Forklaring mindre Troværdighed end 1ste Kontravidnes, og da en Misforstaaelse eller Feilhørsel i Telefonsamtaler let kan forekomme, maa man derfor gaa ud fra, at Citanten ikke var forpligtet til at vedstaa Certepartiet i den af de Indstævnte oprindelig udfærdigede Form. Hvis Befragteren overfor Citanten vilde forlange

Certepartiet opfyldt, maatte han derfor have fundet sig i den af Citanten foretagne Forandring i Certepartiet vedkommende Dødvægtsangivelsen. Efter de Indstævntes Taushed, ligeoverfor Citantens Skrivelse af 20 December, maatte Citanten ogsaa være fuldt berettiget til at gaa ud fra, at Befragteren havde accepteret den af Citanten foretagne Forandring i Certepartiets Text.

Saameget besynderligere bliver de Indstævntes Passivitet ligeoverfor Citantens Skrivelse af 20 December, som det af de Indstævntes Skrivelse til Citanten af 24 December 1906 sees, at der har været Anledning til uden videre at annulere Certepartiet. Naar de Indstævnte vidste, at der var Uoverensstemmelse angaaende Dødvægtsangivelsen i de forskjellige Exemplarer af Certepartiet, vilde der da have været baade Anledning og Opfordring til at faa Overensstemmelse tilveiebragt.

Efter det Anførte maa Citanten være berettiget til at paastaa sine Rettigheder og Forpligtelser efter Certepartiet bedømt paa Basis af den Lydelse, som Certepartiet havde efter den af Citanten foretagne Forandring i samme. Herimod gjør de Indstævnte gjældende, at Befragteren ikke har heftet sig ved Dødvægtsangivelsen, men har tilbageholdt af Fragten, fordi han finder, at Dampskibet uden Hensyn til Dødvægtsangivelsen maatte siges ikke at være fuldlastet. Denne Anførsel støttes af Befragterens Skrivelse til de Indstævnte af 3 Marts 1907, men synes dog ikke at være ganske nøiagtig. Efter Citantens Anførsel i Indlæg af 9 Juli 1907 har Befragteren nemlig i den Protest, som han optog i Gravelines i Anledning af Udlosningen, blandt andet anført, at Dampskibet *ifølge Overenskomst* skal laste ca. 1050 Tons. (Selve Protesten foreligger kun i det franske Sprog, uden at nogen Oversættelse er dokumenteret). Under enhver Omstændighed maa man derhos give Citanten Medhold i, at saalænge Befragteren er i Besiddelse af sit uforandrede Exemplar af Certepartiet, vilde det være forbunden med Vanskelighed for ham at rette Søgsmaalet mod Befragteren. Da det efter det oven Anførte maa tilregnes de Indstævnte, at de forskjellige Exemplarer af Certepartiet er uoverensstemmende, og at Citanten har ladet Reisen fuldføre i Uvidenhed om Uoverensstemmelsen, antages de Indstævnte at maatte finde sig i, at Citanten retter Søgsmaalet mod dem.

Sagens Udfald vil efter dette afhænge af, om det af Befragteren gjorte Aftræk i Fragten kan findes realiter beføiet, selv om Certepartiet med den af Citanten gjorte Forandring lægges til Grund ved Spørgsmaalets Afgjørelse.

De Indstævnte hævder nu, at Fragtaftrækket var begrundet i og berettiget derved, at Dampskibet ikke indehavde en fuld og komplet Ladning, medens Citanten hævder det modsatte og paastaar, at Dampskibet ikke havde kunnet indtage mere uden at være bleven overlastet.

Citanten beregner, at Dampskibet havde inde:

Feldspat	200	Tons
270 Standards Trælast à 2.75 Tons . . =	742.5	„
Last	942.5	„
Bunkers	110.	„
Tilsammen	1052.5	Tons

hvilket han mener, svarer til den af ham i hans Exemplar af Certepartiet givne Dødvægtsopgave.

Det er imidlertid klart, at de Indstævnte paa den anden Side har Ret i, at Befragteren uden Hensyn til en muligens for lav Angivelse af Dødvægten har Ret til at forlange, at Skibet skal indtage en fuld og komplet Ladning, men dog ikke kan forlange, at Skibet skal overlastes.

Det bemærkes forøvrigt, at en Standard Trælast efter de Indstævntes Mening mindst kan ansættes til 2.85 Tons (Dok. 4 Pag. 10).

Citanten fremlægger en trykt Beskrivelse af Dampskibet, hvori Dødvægt inclusive Bunkers er angivet til ca. 982 Tons, (kfr. ogsaa Citantens eget Timecharter) samt forskjellige Dokumenter, som viser, at Dampskibet under Fart paa britiske Havne alene har havt en Last af vel 800 Tons (exclusive Bunkers). Ifølge den nævnte Beskrivelse er Dampskibets Dybgaaende med et Indtagende af 980 Tons angivet til 12′ 3″, medens Dybgaaendet under heromhandlede Reise ved Afgangen fra Skien var 11′ 3″ forud og 14′ 9″ agter.

Hertil indvender de Indstævnte, at Citantens Oplysninger alene har Betydning paa de Havne, hvor det engelske Board of Trades Regler anvendes, og at de ingen Anvendelse kan have, hvor det som her gjælder en Reise fra Østnorge til Frankrige. De Indstævnte fremlægger derhos en Opgave, indhentet fra Rederiet og bekræftet af Skibets Fører (Dok. 3 ad 4), hvorefter Dampskibet ved forskjellige tidligere Reiser har indtaget større Ladninger end under heromhandlede Reise, angivelig uden at være overlastet.

Man maa give de Indstævnte Medhold i, at Board of Trade-Reglerne ikke uden videre kan komme til Anvendelse paa heromhandlede Reise, men paa den anden Side er det klart, at Befragteren ikke kan have Ret til at forlange, at Dampskibet overlastes. Hvad der skal forstaaes ved Overlastning, vil i Mangel af bestemtere Regler i ethvert enkelt Tilfælde maatte afgjøres ved et konkret Skjøn. I nærværende Tilfælde maa man derfor lægge særlig Vægt paa, at Dampskibets Fører, Kaptein L. O. Apold udtaler, at efter hans Mening kunde Dampskibet have været lastet mere, uden at Skibet derved var bleven overlastet, kfr. hans Skrivelse til de Indstævnte af 24 Marts 1907 og hans Forklaring som 2det Kontravidne. Det fremgaar af denne Vidneforklaring, at det var Befragterens Forudsætning, at Dampskibet i Skien skulde have indlastet ialt ca. 280 Standards Trælast og ca. 40 Tons Træmasse (altsaa foruden de faktisk indtagne 270 Standards yderligere 10 Standards samt 40 Tons Træmasse). Det var Kapteinens Mening og Bestemmelse, at Dampskibet heraf skulde have indtaget alle de 280 Standards, noget han ogsaa gjorde Citanten opmærksom paa. Derimod svarede han paa et Spørgsmaal fra Skibsmægler Winsnæs, Befragterens faste Repræsentant paa Stedet, at Dampskibet ikke kunde tage noget Træmasse ovenpaa Trælasten, idet Dampskibet efter Kapteinens Mening vilde have været fuldlastet med de nævnte 280 Standards.

Naar Dampskibet desuagtet ikke kom til at indtage de resterende 10 Standards Trælast, sees dette at være foranlediget af Citanten. Aarsagen hertil synes at have været, at Citanten som Timecharterbefragter var interesseret i at faa Dampskibet færdig til Afgang allerede Søndag Morgen. Det er imidlertid klart, at dette Hensyn ikke kunde berettige Citanten til at afbryde Indlastningen, før Skibet var fuldlastet. Idetheletaget er det vanskeligt at forstaa, at Citanten kunde have nogen berettiget Føie til at modsætte sig Indlastningen af de 10 Standards, som Kapteinen var villig til at indtage. Det var Kapteinen, som nærmest havde at paase, at Dampskibet ikke blev overlastet. og Citanten havde i den Henseende intet specielt at iagttage. Hertil kommer, at Citanten ved Anledningen til en vis Grad befandt sig i en Dobbeltstilling. Oprindelig var det nemlig Befragterens Forudsætning, at han selv skulde have besørget Expeditionen af Dampskibet (med Stuvning og Klarering), og som nævnt havde ogsaa Befragteren en fast Repræsentant paa Stedet. Efter speciel Anmodning fra Citanten indgik Befragteren imidlertid i nærværende Tilfælde paa

at overlade Expeditionen til Citanten. Men den udtrykkelig udtalte — og selvfølgelige — Forudsætning for dette Arrangement var, at Citanten sørgede for, at Stuvningen foretoges tilfredsstillende, saa at Dampskibet fik et godt Indtagende, og at Citanten idethele varetog Befragterens Interesser. Naar Citanten trods Kapteinens Udtalelser modsatte sig Indlastningen af de resterende 10 Standards Trælast, handlede han imidlertid aabenbart i Strid med Befragterens Interesser. Det maatte da være Citantens Sag at godtgjøre, at denne Optræden desuagtet var berettiget, og noget Bevis herfor foreligger ikke. For Følgerne af denne Optræden maa Citanten da være ansvarlig.

Paa den anden Side maatte Befragteren — og i nærværende Sag følgelig de Indstævnte — have Bevisbyrden for, at Dampskibet uden Overlastning kunde have indtaget yderligere Last, naar der paa Paastanden herom søges bygget Berettigelsen til at gjøre Aftræk i den aftalte Fragt, og Beviset herfor kan ikke findes tilstrækkelig ført. De ovenfor omhandlede 280 Standards Trælast udgjør efter Citantens Beregning à 2.75 Tons pr. Standard 770 Tons og efter de Indstævntes Beregning à 2.85 Tons pr. Standard 798 Tons, — tillagt de 200 Tons Feldspat altsaa henholdsvis 970 og 998 Tons Last. Vistnok sees det, at Dampskibet ved enkelte Reiser har havt inde en noget større Ladning. Men nogen afgjørende Slutning kan ikke trækkes herfra. Det gjælder her en blandet Ladning af tung og let Last paa Reise i Januar Maaned. Hvorvidt Dampskibet under Reisen kunde uden Overlastning have taget mere Last end de ovenfor omhandlede 200 Tons Feldspat og 280 Standards Trælast, er et Spørgsmaal, hvis Besvarelse kan være afhængig af en Række Momenter, saasom Lastens Stuvning, Dybgaaende og Dækslastens Høide i Sammenligning med de tidligere Reiser m. v. Kapteinen har, som det vil sees, i sin Vidneforklaring besvaret Spørgsmaalet benægtende, og der foreligger ikke under Sagen saadanne Oplysninger, at Retten kan besvare Spørgsmaalet i modsat Retning. Forsaavidt vil derfor Afgjørelsen maatte gaa de Indstævnte imod.

I Henhold til det Anførte vil Citanten blive at tilkjende det paastaaede Beløb 800 Frcs. med Fradrag af Erstatning for det Tab, som findes paaført Befragteren derved, at Dampskibet undlod at indtage de oven omhandlede 10 Standards Trælast. Erstatningens Størrelse antages at burde fastsættes ved efterfølgende Sjøretsskjøn. Skjønnet maa blive at optage paa Citantens Be-

kostning, hvorimod Omkostningerne ved nærværende Sag antages at burde ophæves.

Thi kjendes for Ret:

De Indstævnte, Johnsen & Bergmann bør til Citanten, Fred. Th. Bergh betale 800 — otte Hundrede — Francs enten i denne Myntsort eller i norske Penge efter Kurs paa Betalingsdagen med Fradrag af Erstatning, fastsat ved efterfølgende Sjøretsskjøn paa Citantens Bekostning, for det Tab, som findes paaført Befragteren. L. Tellefsen derved, at Dampskibet „Bauta" paa den under Sagen omhandlede Reise ved Afgangen fra Skien i Januar Maaned 1907 undlod at indtage den for Dampskibet bestemte Last af (yderligere) 10 — ti — Standards Trælast. Af Restbeløbet svares 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente fra den 28 Februar 1907, til Betaling sker.

Sagens Omkostninger ophæves.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

20—8—1907.

M. C. Backer.

26—8—1907.

W. P. Lorentzen.

29—8—1907.

C. Zernichow.

40.

Trondhjems Sjøret, den 26 August 1907.[1])

Severin Antonsen

mod

Kaptein Axel Herstad som Fører af D S „Erik Jarl".

En Sjømand er forhyret paa et norsk Dampskib udenat nogen af de i *Sjøfartslovens § 82* specielt omhandlede Forhyringsmaader foreligger, men derimod et mere ubestemt Forhold, der skal være almindeligt i den indenrigske Kystfart. Vedkommende antages at have forbrudt sin tilgodehavende Hyre ifølge *Sjøfartslovens § 106* ved at forlade sin Stilling uden Varsel, efterat Forberedelser var trufne til en ny Tur.

Klageren Severin Antonsen har staaet ombord i D/S „Erik Jarl" fra 11/4 d. A., indtil han uden forudgaaende Opsigelse Mandag 6 Mai sidstleden forlod Tjenesten. Han har havt en Betaling af 60 Kroner pr. Maaned og havde faaet Opgjør pr. 30 April s. A. Han paastaar nu at have tilgode Betaling fra 1—5 Mai, $5^1/_2$ Dag, med 11 Kroner og har under nærværende Sag paastaaet sig tilkjendt dette Beløb.

Indklagede, Kaptein Herstad som Fører af Dampskibet „Erik Jarl" har nedlagt Paastand paa Frifindelse.

Forligsmægling er inden Retten forgjæves anstillet.

Det er paa det rene, at Dampskibet „Erik Jarl", tilhørende Indherreds Dampskibsselskab, efter udført Tur i sin Rute ankom hertil Søndag den 5 Mai sidstl. og at det var udlosset samme Dags Aften, samt at den paafølgende Formiddag benyttedes til forskjelligt Skibsarbeide til Forberedelse af ny Tur. I dette Arbeide deltog ogsaa Klageren. Det var først ved 4-Tiden om Eftermiddagen, da Lastning — efter Ordre given tidligere paa Dagen af Indklagede — skulde paabegynde, at han — Klageren — gik iland og nægtede at arbeide længere, medmindre han fik Paalæg paa Hyren.

Klageren formener, at han uden Varsel var berettiget til at forlade Skibet, da der ved hans Ansættelse ikke blev aftalt nogen

[1]) Sammenl. Dom i Aargang VII Side 286 ff.

Opsigelsestid; ligesom heller ikke saadan er almindelig paa Indherred Dampskibsselskabs Skibe.

Indklagede paa sin Side hævder, at Klageren har forbrudt den optjente Hyre, da han først efter Forberedelserne til ny Tur var paabegyndt, forlod sin Plads uden forudgaaende 14 Dages Varsel.

Der foreligger ikke nogen af de i Sjøfartslovens § 82 specielt omhandlede Forhyringsmaader, men et mere ubestemt Forhold, der er meget almindeligt i den indenrigske Kystfart. Hvorvidt man under disse Omstændigheder kan opstille som ubetinget Regel, at der — i Analogi med beslægtede Forhold — fra begge Parters Side pligtes 14 Dages Varsel, finder jeg det ikke nødvendigt for nærværende at afgjøre, da det afgjørende for mig er, at Klageren først efterat Forberedelserne til ny Reise var paabegyndt nægtede at fortsætte Arbeidet og forlod Skibet. Han har ved denne sin Handlemaade paaført Indklagede forøgede Udgifter til Extrahjælp og derved tilsidesat de Pligter, som enhver agtsom Mand skylder den i hvis Tjeneste han er. Følgen af denne Fremgangsmaade maa formentlig være, at han efter Sjøfartslovens § 106 har forbrudt sin Hyre, da den Omstændighed, at han ikke er forhyret paa nogen af de i Sjøfartslovens § 82 omhandlede Maader, ikke kan antages at hindre Bestemmelsens Anvendelse.

Sagsomkostningerne findes efter Omstændighederne at burde ophæves.

Thi konkluderes:

Indklagede, Kaptein Axel Herstad som Fører af Dampskibet „Erik Jarl“ bør for Klageren, Matros Severin Antonsens Tiltale i denne Sag fri at være.

Sagsomkostningerne ophæves.

Anders Finch,
edsv.

Enig:

Dyre Halse.

Jeg finder, at Indklagede bør tilpligtes at betale den optjente Hyre til Reisens Avslutning, da der ikke foreligger nogen af de i Sjøfartslovens § 82 nævnte Forhyringsmaader men et overmaate løst Forhold i hvilket man ikke kan forlange nogen Opsigelsestid fra nogen af Parterne.

J. Matzow.

Da Rettens Medlemmer i den efterfølgende Konference fastholdt sin Votering bliver Dom at give i Overensstemmelse med Førstvoterendes Konklusion.

Thi kjendes for Ret:

Indklagede, Kaptein Axel Herstad som Fører af Dampskibet „Erik Jarl“ bør for Klageren, Matros Severin Antonsens Tiltale i denne Sag fri at være.

Sagsomkostningerne ophæves.

Anders Finch,
edsv.

J. Matzow. *Dyre Halse.*

41.

Landsoverretten i København, den 12 August 1907.

Købmand Carl Plett af Esbjerg
(Overretssagfører A. E. Jørgensen)
mod
Rederiet for Fiskekutteren „Havlitten“
(Overretssagfører Helweg Jacobsen).

Rederiet af en Fiskekutter ansees ikke ansvarligt for Betalingen af Proviant leveret til Besætningen ifølge Skipperens Bestilling, fordi vedkommende Leverandør maatte antages efter Omstændighederne at have kjendt til og være gaaet ud fra, at Bestillingerne var gjort for Besætningens egen Regning, idet Besætningen ifølge Kontrakten med Rederiet skulde holde sig selv med Kost.

De Appelindstævnte, Rhederiet for Fiskekutteren „Havlitte“, hvis korresponderende Rheder bor i Egense under Lehn Birk, havde i 1905 som Fører af bemeldte, som hjemmehørende i Svend-

borg indregistrerede Kutter antaget en i Esbjerg hjemmehørende Mand ved Navn Larsen, saaledes at denne skulde afgive 45 % af Fortjenesten, medens Resten var Larsens og Folkenes, der skulde holde sig selv med Kost. Kutteren var i bemeldte Tidsrum stationeret i Esbjerg, naar den ikke var paa Fiskeri.

Hvad der tiltrængtes enten af Udrustningsgenstande til Kutteren eller Proviant til Mandskabet, købtes paa Kredit hos Appellanten, Købmand Carl Plett af Esbjerg, der af Kutterens Fører var anmodet om at overtage Leverancen til Kutteren og Mandskabet, og som indførte Posterne i to Kontrabøger. Kontrabogen for Udrustningsgenstandene, der købtes af Føreren, betegnedes „Kt. „Havlitten", Esbjerg, *Skibet*", og dens Restpaalydende blev den 1 September 1905 betalt af Kutterens Regnskabsfører i Esbjerg paa Rhederiets Vegne, medens Kontrabogen for Provianteringen til Mandskabet, navnlig omfattende Kolonial- og Fødevarer, var betegnet „Kt. „Havlitten". De i denne Bog indførte Varer ere købte af Kokken, som af Føreren var antagen til at indkøbe Proviant. Efterat Føreren for Kutteren flere Gange paa sin og Mandskabets Skyld ifølge sidstnævnte Bog havde betalt à conto Summer, som Mandskabet havde sammenskudt og overgivet ham, udviste Bogen den 1 September 1905 en Saldo af 334 Kroner 37 Øre, som de Appelindstævnte have vægret sig ved at betale under Henvisning til, at Mandskabet som foran bemærket skulde holde sig selv med Kost.

Appellanten anlagde derefter Sag mod de Appelindstævnte ved Læhn Birks Søret, hvor han paastod dem tilpligtede at betale nævnte Beløb med Renter deraf 5 % aarlig fra Stævningens Dato den 13 Oktober 1905, medens de Appelindstævnte paastod sig frifundne.

Ved Sørettens Dom bleve de Appelindstævnte frifundne, hvorhos Sagens Omkostninger, som begge Parter havde paastaaet sig tilkendte, ophævedes.

Appellanten har derefter indbragt Sagen for Overretten, hvor han har paastaaet sig tilkendt bemeldte Beløb med Renter og Appelsagens Omkostninger, medens de Appelindstævnte principalt procedere til Dommens Stadsfæstelse med Tillæg af Appelsagens Omkostninger.

Under et optaget Tingsvidne har Kutterens Fører, fornævnte Larsen, som Vidne forklaret, at det i Henhold til den indgaaede

Overenskomst om, at han og Mandskabet skulde holde sig selv med Kost, paahvilede dem og ikke Rhederiet at betale det under nærværende Sag omhandlede Beløb.

Appellanten, der har anbragt at have været ubekendt med, at Mandskabet skulde holde sig selv med Kost, har imidlertid til Støtte for Søgsmaalet gjort gældende, at han er gaaet ud fra og i Medfør af Sølovens § 48 og 51 har været berettiget til at gaa ud fra, at den nævnte Proviantering af Fører og Mandskabet skete for Rhederiets Regning.

De Appelindstævnte have ikke bevist Rigtigheden af deres Anbringende om, at Larsen udtrykkelig har tilkendegivet Appellanten, at de omhandlede Varer skulde betales af ham og Mandskabet og ikke af Rhederiet, hvad Larsen dog efter den af ham afgivne Vidneforklaring tror at have sagt til Appellanten. Men under Hensyn til, *at* der var indrettet en særlig Kontrabog for de til Mandskabet bestemte Provianteringsgenstande, medens der førtes en anden Bog for Skibets Proviantering, *at* Appellanten under Fiskeriperioden flere Gange har krævet Larsen for, hvad der skyldtes efter førstnævnte Kontrabog, men derimod ikke rettet saadant Krav til Rhederiets Regnskabsfører, der under 9 Juni 1905 har betalt et Afdrag paa, hvad der skyldtes ifølge Skibets Bog, og til *at* Appellanten den 1 September 1905 har modtaget sit Resttilgodehavende ifølge Skibets Kontrabog hos Regnskabsføreren uden overfor ham at tage noget Forbehold om at have et yderligere Tilgodehavende hos Rhederiet for Proviant til Mandskabet, maa Appellanten anses at være gaaet ud fra, at Føreren og Mandskabet skulde holde sig selv med Kost, hvad der efter det Oplyste ikke kan antages at være ualmindeligt med Fiskekuttere i Esbjerg, og Appellanten findes herefter ikke paa de citerede Bestemmelser i Søloven at kunne støtte sit overfor Rhederiet rejste Krav.

De Appelindstævnte ville derfor være at fritinde, og da den indankede Dom er kommen til samme Resultat, og der ikke er Spørgsmaal om at forandre i de Appelindstævntes Favør dens Bestemmelse om Sagens Omkostninger for Underretten, vil Dommen være at stadfæste.

Sagens Omkostninger for Overretten vil Appellanten have at betale de Appelindstævnte med 50 Kroner.

Stempelovertrædelse foreligger ikke for Overretten.

Thi kendes for Ret:

Søretsdommen bør ved Magt at stande.

Sagens Omkostninger for Overretten betaler Appellanten. Købmand Carl Plett af Esbjerg, til de Appelindstævnte, Rhederiet for Fiskekutteren „Havlitten“, med 50 Kroner inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

42.

Landsoverretten i København, den 6 August 1907.

Prokurator Casse Aktor

mod

Skibsfører Thomas Simonsen

(Defensor Ivan Kondrup).

Paa Reise fra Kjøbenhavn til Svendborg forhyres en Kjendtmand som Styrmand for efter Underhaandsaftale at bistaa med Navigeringen. Skibsføreren tiltales for Overtrædelse af *den danske Lodslov af 13 Juni 1879 § 12* for at have benyttet Vedkommendes Assistance til Lodsning paa Strækningen Knudshoved til Svendborgsund, hvor Lodsning tilkommer Nyborg Lodseri, men frifindes, fordi det ikke ansees bevist at han paa denne Strækning havde benyttet Kjendtmandens Bistand ved Navigeringen.

Det i Drammen hjemmehørende, 3863 Tons drægtige Dampskib „Hermes“, sejlede den 14 Marts 1906 Klokken 12 Middag fra Københavns Frihavn til Svendborg. Udfor Bølgebryderen kvitterede Damperen Lodsen, og næste Dags Morgen mellem Klokken 6 og 7 ved Thurø Rev tog den igen Lods ombord, som førte Damperen gennem Svendborg Sund. Ombord paa Skibet paa denne Rejse befandt sig blandt andet en forhenværende Skibsfører ved Navn Richardt, der i de sidste 5 Aar delvis havde

ernæret sig ved at sejle som Kendtmand med fremmede Skibe, og som den 18 Marts 1906 paa det norske Konsulat var paamønstret, ifølge Bemandingslisten som Styrmand, for en maanedlig Hyre af 100 Kroner. Det er dog oplyst, at det ikke var Meningen, at han skulde gøre Tjeneste som Styrmand, men at hans Tjeneste ombord skulde indskrænke sig til og indskrænkede sig til at bistaa ved Navigeringen, at han forlod Skibet i Svendborg, og at han da modtog det med „Hermes" Fører privat aftalte Honorar af 5 £ eller 90 Kroner.

Under nærværende fra Svendborg Købstads Søret hertil indankede Sag er nu Føreren af fornævnte Skib „Hermes", Thomas Simonsen tiltalt for Overtrædelse af § 12 i Lov om Lodsvæsenet af 13 Juni 1879.

Tiltalte, der ifølge det Sørettens Protokol den 17 Marts 1906 Tilførte havde vedgaaet, at have benyttet Richardt's Bistand til Navigering fra Ostindiefarergrunden — $11^1/_4$ Mil udenfor Helsingør — paa hele Turen, indtil Lodsen kom ombord ved Thurø Rev, blev ved Sørettens Dom for at have benyttet Richardt's Assistance paa Strækningen Knudshoved til Svendborg Sund, i hvilket Farvand Lodsningen tilkommer Nyborg Lodseri, anset efter nævnte Lovbestemmelse med en Bøde paa 20 Kroner til Lodsernes fælles Pensionskasse og tilpligtet at betale til Nyborg Lodseri en Erstatning af 162 Kroner samt idømt Sagens Omkostninger.

Sagen er derpaa efter Tiltaltes Begæring indanket for nærværende Ret.

Ifølge en for Overretten fremlagt Udskrift af en for det norske Generalkonsulat i Montreal optaget Protokol har Tiltalte edelig for Generalkonsulatet erklæret, at Richardt ikke assisterede ved Navigeringen, efterat Skibet havde passeret „Knudshoved", og at han allerede hævdede dette som sit Standpunkt i Forhøret for Søretten. Det har nu vel paa Grund af Skibets Rejser vist sig umuligt at erholde Tiltaltes indenretlige Forklaring om disse to Punkter, men ligesom Richardt har afgivet Forklaring om, at han forinden han lod sig engagere, har taget Forbehold om sin Mangel paa Kompetence til at lodse syd for Knudshoved, et Farvand han efter sit eget Udsagn ej heller havde personlig Kendskab til, og ligesom han har forklaret ud for Knudshoved at have sagt til Tiltalte: „Nu maa jeg ikke mere", saaledes har han under hele Sagen fastholdt ej heller at have deltaget i Navigeringen fra dette Tidspunkt, og Skibets 2den Styrmand har for Generalkonsulatet i Montreal edelig forklaret, at han, der havde Vagt paa Turen

fra Knudshoved til Svendborg, ikke har set eller hørt Richardt deltage i Navigeringen eller give Anvisning i saa Henseende. Det findes herefter betænkeligt alene paa Tiltaltes fornævnte i et enkelt Retsmøde afgivne Erkendelse af at have benyttet Richardt's Assistance paa hele Turen fra Ostindiefarernes Grund til Turø Rev, og overfor Tiltaltes senere bestemte edelige Udtalelse i modsat Retning at statuere, at han har gjort sig skyldig i det ham ved Sørettens Dom til Last lagte Forhold, og Tiltalte vil herefter være at fritinde.

Sagens Omkostninger ville være at udrede af det Offentlige.

I Salær til Aktor for Overretten, Prokurator Casse, vil det Offentlige have at betale 25 Kroner, medens der ikke bliver Tale om at træffe Bestemmelse om Defensionssalæret, da Tiltalte selv har draget Omsorg for sin Defension.

Sagens Behandling i første Instans og den befalede Sagførelse for Overretten har været lovlig.

Thi kendes for Ret:

Tiltalte, Skibsfører Thomas Simonsen, bør for det Offentliges Tiltalte i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger, derunder i Salær til Aktor for Overretten, Prokurator Casse 25 Kroner, udredes af det Offentlige.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling
af
Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

udgivet af

Bestyrer i Nordisk Skibsrederforening

J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 17 | **Aargang VIII** | **1907.**

43.

Maanedsbefragtning.

I.

Beskrivelse af Skibet — Værkstedets Opgave — Skibets Bæreevne — Feil i Opgaven og Følgerne deraf — Skibets Standard Capacity — Fart og Kulforbrug.

For Maanedsbefragteren er det af ganske særlig Betydning, at Skibets Lasteevne, dets Kulforbrug, Fart, Indredning o.s.v. opgives korrekt. Paa Grundlag af disse Opgaver gjør han sine Beregninger over Indtægter og Udgifter, og i Tillid til deres Rigtighed træffer han sine Dispositioner med Hensyn til den Fart, i hvilken han vil anbringe Skibet. Det er forstaaeligt, at Rederen, som enhver anden, der udbyder sine Varer, kan fristes til at fremstille sit Skibs forskjellige gode Egenskaber i et fordelagtigere Lys end strengt forsvarligt, men Erfaringen vil snart belære ham om, at det ikke svarer Regning i det lange Løb. Under opgaaende Konjunkturer, naar Befragteren gjør gode Forretninger **Beskrivelse af Skibet.**

med Skibet, kan det vel hænde, at han ikke er altfor nøieregnende med mindre væsentlige Feil, men under et faldende Marked, der medfører Tab for Befragteren, maa Rederen være forberedt paa, at selv den mindste Feil eller Unøiagtighed i Opgaverne vil blive paatalt, naar den er til Skade for Befragteren, og give Anledning til stadig Misnøie og Beklagelse med Fradrag, hver Gang Fragten betales. Derfor anbefaler det sig altid at vise den størst mulige Forsigtighed med disse Opgaver og hellere sige for lidt end for meget i egen Favør, saa at der bliver noget Spillerum at løbe paa, om Forholdene skulde stille sig særlig ugunstige med Hensyn til Indtagende, Kulforbrug, Fart o.s.v.

Værkstedets Opgave.

Skal Skibet leveres Befragteren som nybygget, altsaa uden i Mellemtiden at have gjort anden Fart end Prøvefarten, vil Rederen indskrænke sig til at henvise til Værkstedets Opgaver (*builders' plan)*. Befragteren maa da være paa det rene med, at Rederen ikke kan sige andet eller mere om Skibet, end hvad der fremgaar af Værkstedets Opgaver, og skulde disse vise sig at være urigtige paa noget Punkt, vil det som Regel ikke kunne antages at øve nogen Indflydelse paa den indgaaede Kontrakt. Maanedsbefragteren har overtaget Skibet uden at fordre Rederens Garanti for Rigtigheden af Værkstedets Beskrivelse af dets forskjellige Egenskaber *(particulars)*, og paa Rederens egen Opgave er der intet at sige, fordi han ikke har indladt sig paa selv at udtale noget om Skibet men har indskrænket sig til en Henvisning til Værkstedets Plan.

Har Skibet været i Fart, og Rederen derigjennem har bragt paa det rene, at der er Feil i Værkstedets Plan, gaar det selvfølgelig ikke an, at han ved Bortfragtninger af Skibet indskrænker sig til at henvise til den. Naar Skibet f. Ex. ifølge Værkstedets Opgave laster 2000 Tons, medens det har vist sig ved udførte Reiser, at det ikke kan laste mere end 1950 Tons, saa er det ganske vist rigtigt, naar det siges, at det *ifølge Værkstedets Plan* laster 2000 Tons, men alligevel undgaar Rederen ikke Ansvar, fordi det er hans Pligt at give den nøiagtigst mulige Besked om de sande Forhold. Naar Maanedsbefragteren har ladet sig nøie

med en Opgave, der henviser til, hvad Værkstedet har udtalt, skjønt Skibet har været i Fart og den fornødne Kontrol derfor har kunnet finde Sted, saa sker det naturligvis ud fra den Forudsætning, at ingen Feil har kunnet konstateres. Maanedsbefragteren maa altid være berettiget til at forudsætte god Tro hos Rederen i den Forstand, at han ikke lægger Skjul paa noget, som maa være af Betydning for Maanedsbefragterens Beslutning om at befragte Skibet eller for de Betingelser, han kan byde for at overtage Skibet.

Aarstiden, Reisen og Ladningens Beskaffenhed m. m. vil øve sin Indflydelse paa Afgjørelsen af, hvor dybt Fartøiet kan nedlastes, og nogen Variation vil derfor forekomme med Hensyn til det Kvantum af tung Last, Skibet kan bære. Hvis Rederen lægger Maximum af, hvad Skibet har lastet, til Grund for sin Opgave, maa det siges klart og tydeligt, at det dreier sig om Maximum, da Befragteren ellers maa være berettiget til at gaa ud fra, at den opgivne Bæreevne er Udtryk for, hvad Skibet gjennemsnitlig laster af tungt Gods. Som Regel angives Bæreevnen inklusive Bunkers, hvis Drægtighed da opgives særskilt. Strid angaaende Bæreevnen opstaar ofte, naar der lastes i britiske Havne under *Board of Trade's* Kontrol, og Indtagendet som en Følge af denne Kontrol ikke svarer til Skibets opgivne Lasteevne. Rederen vil med god Grund kunne hævde, at Rigtigheden af hans Opgave ikke kan bestrides, alene fordi et enkelt Lands Myndigheder ikke tillader, at Skibet nedlastes saa dybt, som det erfaringsmæssig kan taale. Skal en saadan Strid afgjøres i britisk Havn, er Rederen imidlertid udsat for, at den dømmende Myndighed, hvad enten det er en Voldgiftsret eller en Domstol, vil finde, at en Nedlastning udover hvad Landets Myndigheder anser tilladeligt, maa antages at gjøre Skibet usødygtigt, saa at Opgaven af den Grund maa ansees som urigtig. Derfor maa det tilraades udtrykkelig at anføre, at Bæreevnen, saaledes som den opgives i Certepartiet, kun har Hensyn til Lastning udenfor *Board of Trade's* Kontrol, *beyond Board of Trade's restrictions*, som det i Regelen udtrykkes. Har Rederen taget i Betragtning den Begrænsning i Lasteevnen,

Skibets Bæreevne.

som skyldes de britiske Myndigheders kontrolerende Indskriden, naar Lastning sker i britisk Havn, vil Grundlaget for den opgivne Lasteevne være *Sommerfribordet (on Lloyd's summer freeboard)*, hvilket udtrykkelig bør siges til Forebyggelse af Misforstaaelser. Sommerfribordet er gjældende for Reiser fra europæiske Havne og Middelhavet i Maanederne April—September, begge medregnede, medens *Vinterfribordet* gjælder for Aarets øvrige Maaneder. For andre Verdensdele gjælder Sommerfribordet i tilsvarende eller anerkjendte Sommermaaneder. *Indian summerfreeboard* har Anvendelse paa Reiser i den gode Aarstid *(the fine season)* i de indiske Havne mellem *Suez* og *Singapore*, og den gode Aarstid er Øst for *Tuticorin* fra den 15 November til den 25 Mai og Vest for Tuticorin fra den 1 September til den 25 Mai. *Vinter North Atlantic freeboard* kommer til Anvendelse paa Skibe, der mellem Oktober og Marts, begge medregnede, udfører Reiser mellem Middelhavet eller europæisk Havn og Havne i Britisk Nordamerika eller paa Østkysten af De Forenede Stater nord for *Cape Hateras*.

At Skibet paa en enkelt eller flere Reiser ikke laster den fulde Dødvægt ifølge Opgaven, er ganske vist ikke i og for sig Bevis for, at denne er urigtig, men det vil blive Rederens Sag at paavise de særlige Grunde, hvorfor Skibet paa den specielle Reise ikke har medtaget fuld Last efter Opgaven. Grunden kan være den, at Lasteevnen er urigtig opgivet, og da undgaar Rederen ikke Ansvar, men kan han, f. Ex. ved at fremlægge Dokumenter fra tidligere Reiser, bevise, at Opgaven er rigtig, maa Aarsagen. til at det fulde Kvantum efter denne ikke er indtaget, bero paa. at der ikke er indtaget en fuldstændig Ladning, og skyldes dette Kapteinens Feil, bliver Rederiet erstatningspligtigt, f. Ex. naar Kapteinen har forsømt at udpumpe en eller flere Tanker, naar han ikke har taget tilbørligt Hensyn til, at han laster i ferskt Vand eller Brakvand o.s.v. Det er meget almindeligt, at Rederen henviser til, at den opgivne Vægt maa være feilagtig, og det er vel ogsaa ofte den egentlige Grund, men Kapteinen bør da være opmærksom paa at protestere itide, naar der forelægges ham Konnossementer med en Vægt, som han efter Skibets Dybgaaende

maa anse for urigtig, og han maa sørge for saa vidt muligt, mens Tid er, at faa kontrolleret Vægten. Rederen vil gaa fri for Ansvar, hvis han kan føre Bevis for, at Vægten er urigtig, og at Skibet i Virkeligheden havde en fuldstændig Ladning ombord, eller hvis han kan bevise, at det mangelfulde Indtagende skyldes Forhold, for hvilke Maanedsbefragteren selv maa bære Ansvaret, f. Ex. at hans Agenter selv stoppede Indladningen, eller stuvede Lasten saaledes, at Skibet ikke kom paa ordentligt Trim, eller at noget af Lasten maaske har været let Gods saa at Rummene har været fyldte, o.s.v. Man vil forstaa, at naar det er dokumenteret, at Opgaven er rigtig, vil Stridigheder af denne Art, som er meget hyppige i Virkeligheden dreie sig om, hvad det skyldes, at Skibet ikke har medtaget en fuld Dødvægtsladning, og hvem der bærer Ansvaret derfor.

Feil i Opgaven og Følgerne deraf.

En Feil i Opgaven over Skibets Dødvægts Drægtighed kan være saa betydelig, at den berettiger Befragteren til at levere Skibet tilbage og fordre Erstatning for Brud paa Kontrakten. Mindre væsentlige Feil vil som Regel berettige Befragteren til en forholdsmæssig Reduktion i Fragten ud fra den Betragtning, at naar han skal betale den vedtagne Maanedsfragt for et Skib af den opgivne Bæreevne, vil et Skib af ringere Bæreevne være i tilsvarende Grad mindre værdt per Maaned. Denne Indskrænkning i Fragten er følgelig ikke nogen Erstatning i egentlig Forstand, men ved Siden deraf vil der ogsaa kunne blive Spørgsmaal om egentlig Erstatning, naar Befragteren kan bevise, at der yderligere er tilføiet ham Tab, ved at Skibet ikke kan transportere det Kvantum Last, som han efter Opgaven med Rette havde gjort Regning paa. Her som overalt ellers i lignende Forhold er det vanskeligt at fastslaa almengyldige Principer for Erstatningens Beregning. Det vil bero paa et Skjøn, hvor Grænsen skal sættes, og det vil være rimeligt, at der i saa Henseende tages Hensyn til, om Rederen har været i god Tro eller ei. Naar Befragteren lader Skibet seile med lette Varer, saa at dets Bæreevne ikke helt udnyttes, og Skibets Kubikindhold eller Lasteevne for let Last er korrekt opgivet, bør Befragteren ikke kunne fordre nogen Reduktion i Maanedsfragten for den Tid, saadanne Reiser medtager.

Skibets standard capacity.

Medens Variationer af Betydning ifølge Sagens Natur ikke kan forekomme i det Kvantum af tung Last, som Skibet kan bære, stiller det sig anderledes med Hensyn til Indtagende af let Last, for hvilket Kubikindholdet af Skibets Lasterum samt Rummenes Dimensioner er afgjørende. Da Skibets officielle Tonnage kun giver en daarlig Veiledning i saa Henseende, opgives undertiden Lasterummenes Kubikindhold, dels deres *grain capacity*, som er Lasterummenes fulde Kubikindhold, fordi dette kan udnyttes helt ud ved let Styrtegods, som f. Ex. visse Kornsorter, dels deres *bale capacity*, som er nogle faa Procent mindre, idet Fradrag er gjort for Rum mellem Bjelker og Spanter, der ikke paaregnes at kunne udnyttes fuldt ud for Stykgods. Af større praktisk Betydning er Skibets *standard capacity*, hvorved forstaaes dets Lasteevne for skaaren Last, naar intet andet er sagt. Naar et Skib f. Ex. har gjort tre Reiser med saadan Last og indtaget 500, 510 og 520 Standard, er det korrekt at opgive Lasteevnen til „510 Standard eller deromkring“, eller man kan sige, at Skibet har lastet 520 Standard, men selvfølgelig gaar det ikke an at opgive Lasteevnen til 520 Standard, selvom man tilføier Ordet „circa“ eller lignende. Det er en meget udbredt Misforstaaelse, som man ikke stærkt nok kan advare mod, at et saadant Forbehold giver Rederen et vist Spillerum som f. Ex. 10 %, saa at han er paa den sikre Side, naar Skibet laster 520 Standard minus 10 % eller 468 Standards. Forbehold som „circa“, „eller deromkring“, „omtrent“ og lignende betyder i denne Forbindelse intetsomhelst andet, end at Skibets Lasteevne svinger omkring det opgivne Tal, saa at Indtagendet snart er noget større, snart noget mindre, men at Gjennemsnittet omtrent ligger der. En Opgave, som er givet paa Grundlag af det største Indtagende, Skibet nogensinde har havt, eller som ligger nær op til Maximum og ikke omtrent i Midten, er ingen *bona fide* Opgave, og den vil derfor medføre Ansvar for Rederen, selvom Skibet paa en enkelt eller flere Reiser laster Maximum. Naar Skibets *standard capacity* er urigtig opgivet, vil Udstrækningen af Rederens Ansvar være at fastslaa

paa lignende Maade som nys forklaret med Hensyn til urigtige Opgaver over Bæreevnen. Gaar Skibet med tung Last, nedlastet til sine Mærker og Bæreevnen er rigtig opgivet, lider Maanedsbefragteren intet Tab ved den urigtige Opgave over Skibets *standard capacity*, men ellers vil Maanedsbefragteren være berettiget til en forholdsmæssig Reduktion i Fragten og Erstatning for yderligere bevisligt Tab. Dette maa gjælde for alle Reiser, hvor ikke den fulde Bæreevne udnyttes, selvom Skibet kun seiler med ufuldstændige Ladninger eller endog i Ballast.

Fart og Kulforbrug.

Klager over Fart og Kulforbrug hører til de aller hyppigste, naar Maanedsbefragterens Spekulationer med Skibet ikke svarer til Beregningerne. Slaar andre Klager feil, benyttes disse som den sidste Udvei, om end sjeldent med Held, naar da ikke Rederen har paataget sig nogen Garanti, hvilket han for Fartens Vedkommende undertiden er nødt til, f. Ex. naar Skibet agtes anvendt i den amerikanske Frugtfart.

Kulforbruget opgives som Regel paa Grundlag af bedste Sort Wales Kul, og naar da andre Kul benyttes, er der ingen Sandsynlighed for, at Maanedsbefragteren, som leverer og betaler Maskinkullene, kan gjennemføre noget Krav paa Erstatning, fordi der bruges for mange Kul.

Naar der strides om Farten, gjælder Uenigheden som oftest, hvad Opgaven over Farten sigter til. Rederen vil neppe med Held kunne paastaa, at der kun har været tænkt paa Farten i Ballast, naar det ikke udtrykkelig er sagt, eller hans Paastand støttes af andre Omstændigheder i det foreliggende Tilfælde; thi hvad der interesserer Maanedsbefragteren er naturligvis først og fremmest Farten med Last. Paa den anden Side vil Maanedsbefragteren ikke kunne gjøre gjældende, at der er Tale om Gjennemsnitsfarten i forskjelligt Veir og under vexlende Forhold forøvrigt; thi Farten er saa afhængig af Vind, Strøm, Sø, Kullene, Skibets Trim og saa stærkt vexlende, at Gjennemsnitsberegninger over visse, selv længere Tidsrum nødvendigvis vilde variere saa stærkt, at de, praktisk taget, ingen synderlig Interesse kan have. Naar intet andet er

sagt, maa Opgaven over Skibets Fart vistnok antages at have Hensyn til Farten med Last under de gunstigst mulige Forhold med Hensyn til Vind, Strøm, Sø, Kul, Lastens Stuvning o.s.v.; thi saasnart nogen af disse Faktorer gjør sig gjældende, bliver dens Indvirkning paa Farten ganske uberegnelig.

44.

Christiania Sjøret, den 19 September 1907.

Aktieselskabet S.S „Minerva" ved dets Disponenter, And. Jacobsen & Gørrisen

(Sagfører Rød)

mod

Assuranceforeningen „Skuld"

(Advokat Gustav Blom).

Den gjensidige Assuranceforening „Skuld", ansees pligtig at erstatte Ansvar overfor Maanedsbefragteren som en Følge af, at Kapteinen havde nægtet at efterkomme hans Ordre om Medtagelse af flere Bunkerkul.

Ved Sjøretsstævning af 6 April 1907 har Aktieselskabet $^{S}/_{S}$ „Minerva" ved dets Disponenter And. Jacobsen & Gørrisen anlagt nærværende Sag mod Assuranceforeningen „Skuld". I Stævningen gives følgende Sagsfremstilling:

Den 1 Juli 1906 henlaa $^{S}/_{S}$ „Minerva", der var befragtet under Timecharter, under Lastning i Savannah for Brazilien og La Plata. Inden Afgangen vægrede Kapteinen sig for at medtage et Parti Harpix, som Befragterne forlangte indlastet. Kap-

teinens Vægring var baseret paa, at han ansaa Skibet for tilstrækkelig lastet uden dette Parti. Tillige vægrede Kapteinen sig for at medtage yderligere Bunkerkul. Det skal bemærkes, at Bunkerne var fulde, hvorfor det yderligere Parti Kul i Tilfælde maatte have været anbragt i dertil indrettede Binger paa Dækket.

Herfor er senere af Befragteren stillet Krav paa Erstatning, idet specielt gjordes gjældende, at Tabet paa Bunkerkullene skrev sig fra Prisdifferancen paa de forskjellige Steder. Tillige gjordes Fordring paa Erstatning for Kulforbrug under Stranding og endel andre Udgifter i Forbindelse med Strandingen, tilsammen £ 850.

Fartøiet er assureret i Assuranceforeningen „Skuld“ hersteds i Henhold til Foreningens Love § 12, 3die Led „for Rederis Ansvar til Trediemand . . . Skibets Ladning heri indbefattet . . . for saadanne Feil eller Forsømmelser fra Skibsførers eller Mandskabs eller Skibsagenters Side, som falder Skib eller Fragt tillast og som ikke er foraarsaget ved Sammenstød“.

Efter Konference med Foreningen har Rederiet i Mindelighed opgjort Fordringen med £ 500 hvoraf Erstatning for den efterladte Ladning £ 130.12.4 og for de efterladte Kul £ 89.10.3 og Resten for Fordringer, der er Foreningen uvedkommende.

Hertil kommer en Fordring stor £ 10 for Udfærdigelse af et specielt Manifest for Ladningen paa Grund af dennes Forandring.

For denne sin Fordring stor £ 510 har Befragteren taget sig betalt ved at tilbageholde af Hyren.

Foreningen har decideret til Udbetaling Erstatning for den efterladte Ladning.

Der resterer saaledes:

Erstatning for Kullene	£ 89.10.3
Erstatning for Manifestet	„ 10. 0.0
	£ 99.10.3

Dette Beløb fordrer Rederiet godtgjort af Assuranceforeningen med $^9/_{10}$ = £ 89.11.3.

Efterat der inden Retten forgjæves var anstillet Forligsmægling, har Citantskabet paastaaet Indstævnte tilpligtet at betale £ 89.11.3 med Renter og Sagsomkostninger. (I Deduktionsind-

lægget var ved en Incurie ikke fratrukket den $^1/_{10}$ Del, som paahviler Citantskabet som Selvassurandør, for en saadan Andel af Tabet, men denne Incurie er senere rettet).

Indstævnte gaar med paa, at $^9/_{10}$ Dele af de £ 10.0.0 som vedkommer det extra Ladningsmanifest, kan ansees som faldende Foreningen tillast, men forøvrigt paastaar Indstævnte sig frifunden og tilkjendt Sagsomkostninger.

Indstævnte erklærer udtrykkelig ikke at ville optage den Indsigelse, at der med Hensyn til den omspurgte Kulforsyning ikke er begaaet nogen *Feil* fra Kapteinens Side. Dette maa saaledes ansees at være in confesso. Heller ikke forøvrigt har Indstævnte gjort nogen Indsigelse mod Rigtigheden af Citantskabets faktiske Fremstilling, som saaledes maa blive at lægge til Grund ved Sagens Afgjørelse.

Derimod gjør Indstævnte gjældende, at det Krav, som Tidsbefragteren in casu har reist mod Rederiet, ligger udenfor den Risiko, som „Skuld" har paataget sig. Tabet hidrører, anfører Indstævnte, derfra, at Skibsføreren ikke paa hensigtsmæssig Kulplads har forsynet sig tilstrækkelig med Kul, og dette er en Feil overfor Rederiet, ikke overfor Trediemand. Naar ved Tidsbefragtning Tidsbefragteren paatager sig at holde Kullene, er dette i Virkeligheden en Del af Fragtgodtgjørelsen, og naar Tidsbefragteren, som in casu, nægter at betale Prisdifference paa Kul. kjøbte paa en dyr Kulplads, er det saaledes egentlig et Fragttab, som Rederiet lider, og Fragttab ligger udenfor „Skuld"s Risiko. Indstævnte paaberaaber sig for denne Opfatning nærværende Rets Dom af 22 Juni 1903 i Sag A/S Premier mod Skuld. (Indtaget i Samling af nordiske Domme i Sjøfartsanliggender f. 1903 Pag. 237 flg.).

Citantskabet fremholder herimod, at det af Tidsbefragteren reiste Krav maa betragtes som et Erstatningskrav ikke alene for den efterladte Ladnings Vedkommende, men ogsaa for de efterladte Kuls Vedkommende, og bestrider, at den af Indstævnte paaberaabte Dom kan være afgjørende for nærværende Sag.

Heri antages Citantskabet at burde gives Medhold. I den af Indstævnte paaberaabte Sag var Sammenhængen, som det vil sees, den, at det paagjældende Dampskib paa Grund af udvist Forsømmelighed fra 1ste Maskinist eller Kapteinens Side havde paabegyndt en Reise med utilstrækkelig Kulforsyning, hvad der nødvendiggjorde Anløb af en Havn for at kulle. Ved den citerede

Dom blev det antaget, at Tidsbefragterens Forpligtelser efter Certepartiet maa bortfalde i den Udstrækning, hvori han paa Grund af den nævnte Forsømmelse unddroges Dispositionen over Skibet, og at dette maatte gjælde ikke alene hans Forpligtelse til at betale Tidsfragten, men ogsaa hans Forpligtelse til at holde Skibet med Kul og at udrede Havneudgifter m. v. Paa Basis af denne Betragtning blev det ved Dommen afgjort, at naar Befragteren gjorde Rederiet ansvarlig for de nævnte Udgiftposter, var dette ikke egentlig et Erstatningskrav, men i Virkeligheden alene et Krav paa Refusion for Udlæg, som det rettelig paalaa Rederiet selv at bestride.

Hvorvidt denne Afgjørelse er rigtig, findes det ikke nødvendigt at udtale noget om under nærværende Sag. Her er nemlig Sammenhængen, som af Citantskabet fremholdt, en ganske anden. Det er paa det Rene, at Skibets Bunker var fyldte, og at Kulbeholdningen var tilstrækkelig for den forestaaende Reise. Naar Skipperen vægrede sig for at indtage mere Last og mere Kul, var det følgelig i begge Henseender en Del af Skibets Lasteevne, som urettelig unddroges Tidsbefragterens Disposition, og det Tab, som herved paaførtes Tidsbefragteren, synes derfor at maatte anskues paa samme Maade, — i begge Tilfælde som et Erstatningskrav, som Tidsbefragteren reiser mod Rederiet. Om Tidsbefragteren har havt til Hensigt at benytte de refuserede Kul til hermed at dække den ham efter Certepartiet paahvilende Forpligtelse til at holde Skibet med Kul eller ei, kan i saa Henseende ikke tillægges nogen afgjørende Betydning. For den refuserede Lasts Vedkommende har Indstævnte medgivet, at det Ansvar, som Rederiet paadroges, omfattes af Indstævntes Risiko, men det samme synes efter det Anførte at maatte gjælde ogsaa for de refuserede Bunkerkuls Vedkommende. Det gjælder ogsaa her „Rederis Ansvar til Trediemand".

Citantskabets Paastand vil derfor være at tage tilfølge, dog saaledes at Sagsomkostningerne antages at burde ophæves.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, Assuranceforeningen „Skuld" bør til Citantskabet, Aktieselskabet S/S „Minerva" ved dets Disponenter, And. Jacobsen & Gørrisen betale det paasøgte Beløb £ 89.11.3, otteti ni Pounds

elleve Shillings tre Pence, enten i denne Myntsort eller i norske Penge efter Kurs paa Betalingsdagen — med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra den 6 April 1907. til Betaling sker.

Sagens Omkostninger ophæves.

Det Idømte at udredes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

31—8—07.

M. C. Backer.

Enig:

3—9—07.

Carl Hansen.

Ligesaa:

5—9—07.

Ragn. Rasmussen.

45.

Christiania Sjøret, den 23 August 1907.

D/S „Nordcap"s Rederi ved dets korresponderende Reder, H. M. Wrangel
(Advokat Bredal)

mod

Continentale Versicherungs-Gesellschaft i Mannheim og Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft i München, ved D'Herrer, Jac. O. Lyngaas & Co.
(Advokat Hofgaard).

D/S „Forsøg" faar under Fiske en Del af Noten i Propellen og tilkalder D/S „Nordcap" der slæber det ind til Hesteyrefjord, en Slæbning paa ca. 8 Timer, der forløb uden Vanskeligheder. Retten finder, at der ikke foreligger Bjergning, idet man kun havde valgt Slæbning for at redde den værdifulde Not. S/S „Nordcap" tilkjendes 750 Kroner for Assistance.

I Juli Maaned 1906 blev Dampskibet „Forsøg" slæbt ind til Hesteyrefjord paa Island af Dampskibet „Nordcap". Begge Dampskibe laa paa Fiskeri ved Islands Kyst. Om Aarsagen til Slæbningen er det oplyst, at D/S „Forsøg" den 18 eller 19 Juli om Aftenen holdt paa at tage ind Fiskebaadene. Herunder kom en Del af Noten omkring Propellen, saaat Maskinen ikke kunde bruges. Efter forgjæves Forsøg paa at klargjøre Propellen tilkaldte man Dampskibet „Nordcap", som befandt sig i Nærheden. Dette fik ca. Kl. 11 om Aftenen Slæbetoug fra „Forsøg" og slæbte derpaa sidstnævnte Dampskib til Hesteyrefjord, hvortil man kom Kl. 7 à $7^1/_2$ den paafølgende Morgen.

Dampskibet „Nordcap"s Rederi hævder nu, at Tilfældet maa betragtes som Bjergning, og at det følgelig har Krav paa Bjergeløn.

Da begge Dampskibe har samme bestyrende Reder, har

„Forsøg"s Assurandører anmodet om, at Sagen maa blive anlagt direkte mod dem.

I Henhold hertil har Rederiet ved Stævning af 5 April 1907 anlagt nærværende Sag mod Continentale Versicherungs-Gesellschaft i Mannheim og Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft i München ved D'Herrer Jac. O. Lyngaas & Co. og — efter inden Retten forgjæves anstillet Forligsmægling — paastaaet de Indstævnte tilpligtet at betale en passende Bjergeløn, ansat ved Sjørettens Skjøn med Renter og Sagsomkostninger.

De Indstævnte bestrider, at Tilfældet kan ansees som Bjergning, og har derfor nedlagt saadan Paastand:

At Indstævnte frifindes for at betale Citantskabet nogen Bjergeløn.

At Citantskabet for Bugsering af D/s „Forsøg" til Hesteyrefjord tilkjendes en Godtgjørelse bestemt ved Sjørettens Skjøn paa Citantskabets Bekostning.

At Indstævnte tilkjendes Sagsomkostninger.

Citantskabet har derefter subsidiært paastaaet de Indstævnte tilpligtet at betale Rederiet Godtgjørelse for ydet Assistance, fastsat ved Sjørettens Skjøn, med Renter og Sagsomkostninger.

Retten finder at maatte give de Indstævnte Medhold i, at Tilfældet ikke kan betragtes som Bjergning. D/s „Forsøg" befandt sig ved Anledningen ca. 6 Kvartmil af Land, enten i N.O. eller i S.O. for Cap Nord. (Retningen er omstridt mellem Parterne og ikke nærmere legitimeret). Hverken Vind eller Sjø var extraordinære. Vistnok heder det i „Forsøg"s Sjøforklaring, at man paa Grund af høi Sjø. tiltagende med Taage og Vind var nødsaget *til at tage ind Baadene*. Men herfra er der efter Rettens Skjøn et langt Skridt til at antage, at der paa Grund af Veirforholdene var nogen overhængende Fare for selve Skibet. Vinden var nok paalands, men nogen overhængende Fare for, at Skibet skulde risikere at drive paa Land, kan der ikke skjønnes at have været. Naar det fra Citantskabets Side fremholdes, at man ombord paa „Forsøg" forgjæves havde arbeidet med at klargjøre Propellen, og at Maskinen derfor var ubrugbar og „Forsøg" i Virkligheden hjælpeløs, kan dette efter Rettens Skjøn ikke gives Medhold i videre Udstrækning, end at der under de forhaandenværende Omstændigheder ikke var Anledning til at klargjøre Propellen, naar man vilde skaane Noten og undgaa at tilføie denne større Beskadigelse

end absolut fornødent. Af denne Grund findes det ogsaa rimeligt og fuldt forsvarligt, at man for mest muligt at redde den værdifulde Not tilkaldte Assistance til Slæbning, naar saadan Assistance ved Leiligheden var erholdelig. Men det kan paa den anden Side efter Rettens Skjøn ikke ansees synderlig tvivlsomt, at man i *Nødstilfælde* maatte have kunnet kappe Noten og paa den Maade faa Propellen saavidt klar, at „Forsøg“ kunde have benyttet sin Maskine og saaledes greiet sig ved egen Hjælp. Naar der maa siges at være overveiende Sandsynlighed herfor, kan Tilfældet ikke betragtes som Bjergning. Med Hensyn til Slæbningen er det ogsaa paa det Rene, at denne gik pent og let for sig.

I Henhold til det Anførte vil der overensstemmende med de Indstævntes og Citantskabets subsidiære Paastand alene kunne tilkjendes Rederiet en passende Assistancegodtgjørelse.

Det antages efter Proceduren at være Parternes Mening, at Godtgjørelsens Størrelse kan fastsættes under nærværende Sag. Som Momenter af Betydning i saa Henseende kan det nævnes, at „Forsøg“ var kascoforsikret for 30 000,00 og at Tønder, Salt, Fiskeredskaber og Fiskevarer var forsikret for 15 000,00. Efter Rederiets Opgave havdes ved Anledningen Tønder m. m. ombord for Kroner 13 550,00. D/s „Nordcap“ har en Veritastaxt af Kroner 70 000,00 og havde efter Rederiets Opgave ombord Tønder, Salt og Redskaber for Kroner 13 900,00. Nogen Risiko for „Nordcap“ kan der ikke antages at have været. Derimod maa det til en vis Grad tages i Betragtning, at „Nordcap“ var ude paa Fiske, om der end ikke var nogen nærliggende Udsigt til Fangst. I Henhold hertil ansættes Godtgjørelsen til Kroner 750,00.

Procesomkostningerne antages at burde ophæves.

Thi kjendes for Ret:

De Indstævnte, Continentale Versicherungs-Gesellschaft i Mannheim og Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft i München ved D'Herrer, Jac. O. Lyngaas & Co. bør til Citantskabet, Dampskibet „Nordcap“s Rederi betale Godtgjørelse, fastsat ved Sjørettens Skjøn, for Assistance ydet Dampskibet „Forsøg“ i Juli Maaned 1906, — med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente af Skjønsbeløbet fra den 5 April 1907, til Betaling sker.

Sagens Omkostninger ophæves.

Omhandlede Godtgjørelse ansættes til Kroner 750,00 — syv Hundrede og femti — Kroner.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

15—8—07.

M. C. Backer.

Enig:
16—8—07.

C. Zernichow.

Ligesaa:
23—8—07.

H. F. Schetelig.

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret; hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling
af
Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender
udgivet af
Bestyrer i Nordisk Skibsrederforening
J. Jantzen
under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm,
og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 18 | Aargang VIII | 1907.

46.

Norges Høiesteret, den 10 Oktober 1907.

D/S „Skolpen"s Rederi
(Advokat Gustav Heiberg)
mod
D/S „Lun"s Rederi
(Advokat Bredal)
og Dampskibet „Lun"s Rederi
(Advokat Bredal)
mod
Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise
(Advokat Per Rygh).

De i Samlingens Aargang VII Side 241 ff. og Side 347 ff. optagne Domme. afsagt af Trondhjems Sjøret. indbringes for Høiesteret, der forhøier „*Skolpen*"s Bjergeløn til 3000 Kroner men stadfæster Sjørettens Dom, forsaavidt angaar den Em. Z. Svitzer's Bjergningsentreprise tilkjendte Bjergeløn paa 3500 Kroner.

Assessor *Thoresen:* „Ved Dom afsagt af Trondhjems Sjøret den 11 April 1906 blev saaledes kjendt for Ret:

Den Dampskibet „Skolpen"s Rederi, Hindø Dampskibsselskab, af Dampskibet „Lun"s Rederi tilkommende Bjergeløn ansættes til 2000 — to Tusinde Kroner — for hvilket Beløb med 4 Procent Renter fra 17 Februar 1905 til Betaling sker — - - — — — Dampskibet „Skolpen"s Rederi kjendes sjøpantberettiget i Dampskibet „Lun" og berettiget til at sætte denne til Auktion til Fyldestgjørelse af sin Fordring.

Sagens Omkostninger ophæves".

Ved Dom afsagt samme Datum af samme Ret blev saaledes kjendt for Ret:

„Indstævnte, Dampskibet „Lun"s Reder (J. Brusdahl) bør til Citantskabet, Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise, betale i Bjergeløn Kroner 3500 — tre Tusinde fem Hundrede Kroner — med 4 — fire — Procent aarlig Rente fra 10 Juni 1905 til Betaling sker.

For den tilkjendte Bjergeløn med Renter kjendes Citantskabet sjøpanteberettiget i Dampskibet „Lun" og berettiget til at sætte dette til offentlig Auktion til Fyldestgjørelse af sin Fordring.

Sagens Omkostninger ophæves".

Med Hensyn til Sagens nærmere Omstændigheder henvises til de afsagte Dommes Præmisser.

Førstnævnte Dom er af „Skolpen"s Rederi ved Stævning af 12 Juli 1906 indanket til Høiesteret og af „Lun"s Rederi kontrapaaanket ved Stævning af 12 August næstefter.

Sidstnævnte Dom er af „Lun"s Rederi paaanket ved Stævning af 29 August 1906 og af Svitzers Bjergningsentreprise kontrapaaanket ved Stævning af 29 Juni 1907.

Der er meddelt Bevilling til de her omhandlede Sagers Behandling under ét for Høiesteret.

Af „Skolpen"s Rederi er nedlagt saadan Paastand:

At den D/s „Skolpen"s Rederi (Hindø Dampskibsselskab) hos D/s „Lun"s Rederi i Sjøretten tilkjendte Bjergeløn passende forhøies — med Tillæg af Renter, Panteret og Ret til Auktion — samt

at D/s „Skolpen"s Rederi hos D/s „Lun"s Rederi tilkjendes Processens Omkostninger for Sjøret og Høiesteret — i Hoved- og Kontrasøgsmaal.

Af „Lun"s Rederi er nedlagt saadan Paastand:

At den Dampskibet „Skolpen"s Rederi og Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise tilkjendte Bjergeløn passende nedsættes, og at Dampskibet „Lun"s Rederi tilkjendes Procesomkostninger for Høiesteret hos enhver af disse Selskaber".

Af Svitzers Bjergningsentreprise er nedlagt saadan Paastand:

„*At* den af Sjøretten fastsatte Bjergeløn passende forhøies.

At der af den fastsatte Bjergeløn svares 4 % Rente fra 10 Juni 1905 til Betaling sker.

At Kontraappellantskabet hos Hovedappellantskabet tilkjendes Procesomkostninger for Sjøretten og Høiesteret.

At Kontraappellantskabet for den tilkjendte Bjergeløn med Renter og Omkostninger kjendes sjøpanteberettiget i D/S „Lun“ og berettiget til at sætte dette til offentlig Auktion til Dækkelse af sin Fordring“.

Der er for Høiesteret fremlagt forskjellige Udtalelser fra lokalkjendte Mænd, hvoriblandt vedkommende Lodsoldermand, gaaende ud paa, at Farvandet udenfor Veiholmen og Reiman i Nordmøre er ganske usædvanlig farefuldt for Skibe at passere. Det karakteriseres som det farligste udenfor Smølen, opfyldt af Undervandsgrunde og Skjær som det er. Særlig gjælder dette Reiman. Det tilføies, „at det derfor og paa Grund af Veiret var forbundet med den største Risiko for „Skolpen“ baade at vove sig ind mellem Skjærene til Strandingsstedet og derfra at slæbe „Lun“ til Veiholmen. — og at ogsaa Farvandet i den indre Led fra Veiholmen til Kristianssund er vanskeligt at finde frem i“.

Jeg er enig med Sjøretten i, at „Lun“, da den blev paatruffet af „Skolpen“, var i en saa hjælpeløs Forfatning, at øieblikkelig Hjælp maatte ansees nødvendig, og at derfor „Skolpen“s Arbeide maa karakteriseres som Bjergning efter Sjøfartslovens § 224. Jeg er videre enig med Sjøretten i, at det ikke kan udelukke „Skolpen“s Krav paa Bjergeløn, at Bjergningen ikke af dette Skib førtes helt tilende, men at Bjergningen, efterat „Lun“ var sunket ved Veiholmen, maatte overtages og fortsættes af det Svitzer tilhørende Dampskib „Øresund“, der efter nogle Dages Arbeide fik „Lun“ optaget, tættet og bragt til Trondhjem.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om Bjergelønnens Størrelse for „Skolpen“, der af Sjøretten er ansat til Kr. 2000,00, da finder jeg med særligt Hensyn til den særdeles store Fare, hvorfor „Skolpen“ og dens Besætning har været udsat ved i Snetykke at vove sig ind i det vanskelige Farvand, hvori Skibets Besætning var aldeles ukjendt, og henseet videre til, at Skibet paa Grund af Opholdet med Bjergningen efter al Sandsynlighed er gaaet Glip af en betydelig Fiskefangst, — at Bjergelønnen bør sættes noget høiere end af Sjøretten bestemt, og finder jeg, at Kroner 3000,00 i saa Henseende kan ansees passende.

Hvad angaar den „Øresund“ tilkommende Godtgjørelse da antager jeg med Sjøretten, at ogsaa det af dette Skib udførte Arbeide maa betegnes som Bjergning, og finder jeg under Henvisning til, hvad der af Sjøretten er anført, at den samme tilkjendte Bjergeløn, Kroner 3500,00, efter Omstændighederne maa ansees passende.

Jeg finder, at Processens Omkostninger for Høiesteret bør ophæves.

Konklusion:

De ergangne Domme bør ved Magt at stande, dog saaledes, at den Dampskibet „Skolpen“ tilkommende Bjergeløn ansættes til 3000 — tre Tusinde — Kroner.

Processens Omkostninger for Høiesteret ophæves.

Extraordinær Assessor, Sorenskriver *Vogt:* I det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

Extraordinær Assessor, Byretsassessor, Dr. *H. Scheel:* Ligesaa. Jeg vil dog gjøre den Bemærkning, at jeg opfatter de foreliggende Oplysninger derhen, at det var under Trækning af Garnene, at der var Sneilinger og stærke Vindbyger, men at der, da man paa Hjemveien holdt af, fordi man observerede det havarerede Skib, var blevet sigtbart, ligesom Vinden var løiet af.

Assessor *Roll:* Enig med Førstvoterende paa samme Maade som Hr. Assessor H. Scheel.

Assessor *Motzfeldt:* extraordinær Assessor, Expeditionschef *Hallager* samt Assessor *V. Scheel:* Ligesaa.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

47.

Kungl. Maj:ts dom, den 23 September 1907.

Aktiebolaget Gustafsbergs Fabriks Interessenter m. fl.

mot

Waxholms Nye Ångfartygs Aktiebolag.

En höstafton under rådande mörker samt regn och disig luft *sammanstötte* å stora segelleden invid Stockholm ångfartygen „Gustafsberg VI" och „Tenö". Fartygen, som båda skadades, gåfvo hvarandra skulden till ombordläggningen. Rådstufvurätten fann det icke vara tillförlitligen styrkt, att sammanstötningen orsakats genom vållande å ettdera fartygets sida samt förordnade att hvardera sidan skulle draga sin skada. Hofrätten ansåg „Gustafsberg VI" ensam vara vållande till kollisionen och ålade dess rederi ersättningsskyldighet, hvaremot Kungl. Maj:t, med upphäfvande af Hofrättens dom, fastställde Rådstufvurättens beslut.

Då angfartyget „Gustafsberg VI" pa aftonen den 15 September 1901 befann sig på utgående från Stockholm sammanstötte fartyget mellan Djurgårdslandet och södra landet med ångfartyget „Tenö", som befann sig på resa till Stockholm. Båda fartygen tillfogades skador. „Gustafsberg VI" sjönk omedelbart efter kollisionen.

Aktiebolaget Gustafsbergs Fabriks Interessenter såsom ägare till „Gustafsberg VI" instämde till Stockholms Rådstufvurätt Waxholms Nya Angfartygsaktiebolag med yrkande att som sammanstötningen vållats genom fel å „Tenö"s sida, Waxholmsbolaget måtte förpliktas att med „Tenö" och dess frakt ersätta Gustafsbergsbolaget för genom sammanstötningen förorsakad skada med tillhopa 19,713 kronor 25 öre.

Waxholmsbolaget genstämde Gustafsbergsbolaget äfvensom befälhafvaren å „Gustafsberg VI" Per Alfred Pettersson samt yrkade, att enär sammanstötningen förorsakats genom fel å „Gustafsberg VI"s sida, sistnämnda bolag och Pettersson måtte förpliktas en för bägge och bägge för en, bolaget med „Gustafsberg VI"

och dess frakt samt Pettersson personligen att till Waxholmsbolaget utgifva ersättning för den skada, kostnad och förlust, som i anledning af sammanstötningen uppstått för sistberörda bolag med tillhopa 439 kronor 40 öre.

Angående förloppet vid sammanstötningen har befälhafvaren å „Tenö“ A. L. Wahlberg uppgifvit: Förde söndagen den 15 September 1901 „Tenö“ å traden Stockholm—Dalarö—Nynäs samt afgick från Dalarö till Stockholm klockan 5,30 e. m. med omkring 30 passagerare ombord. Luften på kvällen disig, men fullt sigtbar. Sjötullen passeradas så nära land som möjligt för att fartyget skulle gå klart. Wahlberg stod själf å kommandobryggan och en rorgängare vid ratten. Kursen hölls sedermera längs farvattnets norra sida mot Waldemarsudde, hvars längst utskjutande spets passerades på blott omkring 30 meters afstånd. Här iakttogs det hvita och det gröna skenet från en ångare, som befann sig pa omkring 3 tidsminuters gång från „Tenö“ på farledens norra sida invid sydvästra udden af Beckholmen. Ljusen syntes något litet babord om „Tenö“s kurslinie. Något rödt sken märktes ej. Wahlberg antog därför att angaren höll kurs in mot Ryssviken. För att fästa ångarens uppmärksamhet å „Tenö“, gaf Wahlberg med ånghvisslan en lystringssignal af 3 à 4 sekunders varaktighet. Denna signal besvarades ej. „Tenö“ bibehöll sin kurs pa Beckholmen oförändrad. Da fortfarande endast det hvita och gröna ljuset syntes, stärktes Wahlberg i sitt antagande att ångaren ämnade sig in i Ryssviken, hvilket Wahlberg omnämnde för rorgängaren. Det gröna skenet, som gick i sned riktning inat Ryssviken, skar efter hand „Tenö“s kurslinie, i ty att det gröna skenet blef synligt något litet styrbord om „Tenö“s kurslinie och pa ganska nära håll. Wahlberg gaf då order att rodret skulle läggas babord för att „Tenö“ skulle gå akter om den främmande angaren. Wahlberg ansåg med hänsyn till fartygens närhet till hvarandra en babordsgir nödig för att aflägsna dem från hvarandra. Omedelbart efter det girningen babord skett och fartyget stöttats för intagande af ny kurs iakttogs, att den främmande ångaren hastigt girade styrbord hän, så att dess röda lykta blef synlig rätt förut. „Tenö“ hann ej mer än omkring ett par båtlängder från det babord kommenderades och till dess „Gustafsberg VI“s röda lanterna blef synlig. Mellan babordsgiren och sammanstötningen förflöto några få ögonblick. Vid sammanstötningen träffade „Tenö“s stäf „Gustafsberg VI“ i dess babords bog ungefär tre meter från förstäfven. Fartygen kommo genast klara från hvarandra. „Gustafsberg VI“

började genast sjunka och styrde mot södra landet, där den sjönk, sedan passagerare och besättning räddats i land. „Tenö", som endast fick skador ofvan vattenlinien, följde efter „Gustafsberg VI" för att lämna hjälp. Wahlberg hade vid tillfället haft sin uppmärksamhet så oafbrutet fästad å „Gustafsberg VI" att någon förväxling med någon annan ångare ej vore möjlig. Förutom omnämnda ljudsignal hade Wahlberg gifvit ytterligare en sådan kort före sammanstötningen.

Den af Pettersson afgifna sjöförklaringen innehöll: Lämnade ifrågavarande afton klockan 8 med „Gustafsberg VI" Stockholm medförande omkring 75 passagerare. Pettersson hade allt jämt från fartygets afgång uppehållit sig i styrhytten, där dessutom befann sig en matros, som tjänstgjorde som rorgängare, samt en fabriksarbetare, som satt bakom Pettersson. Pettersson hade oafbrutet haft sin uppmärksamhet riktad på fartygets styrning. Vid tillfället hade pansarbåten „Dristigheten" legat förankrad å strömmen ungefär midt mellan Kastellholmens södra udde och södra landet med aktern vänd mot detta. „Gustafsberg VI" gick midt emellan pansarbåtens akter och södra landet samt följaktligen helt nära detta. Sedan pansarbåten passerats fortsatte „Gustafsberg VI" att gå på samma distans från södra landet tills dess att „Gustafsberg VI" befann sig ungefär rätt söderut från Beckholmen, då Pettersson fick sigte på topplanternan samt de gröna och röda sidolanternerna på en till staden ingående ångare, som da befann sig ungefär utanför Waldemarsudde. Till följd häraf ändrade Pettersson sin kurs något mera styrbord hän, så att densamma bar paralellt med södra landet, hvarvid endast den röda lanternan å den ingående ångaren blef synlig. Den röda lanternan var enbart synlig tills de båda fartygen närmat sig hvarandra på ett afstånd af ungefär 2 båtlängder, då den ingående båten, som befanns vara „Tenö", plötsligt girade hårdt babord hän och styrde kurs rätt mot „Gustafsberg VI", hvarigenom en sammanstötning blef oundviklig. Pettersson tog då rodret hårdt styrbord och kommenderade till maskinen klart och stopp, hvarefter sammanstötningen omedelbart ägde rum. „Tenö" törnade i sned riktning mot „Gustafsberg VI"s babordssida vid pass 1/4 båtlängd från förstäfven samt gaf samtidigt härmed eller endast några ögonblick förut signal med ånghvisslan, om med en eller två stötar kunde Pettersson ej uppfatta. Då en stor läcka uppkommit där stöten från „Tenö" träffat, hvarigenom vatten inströmmade i stor myckenhet, styrde Pettersson in mot det närmast liggande södra landet, där

några roddbåtar lågo. i hvilka passagerare och besättning räddade sig i land. Pettersson och maskinisten lämnade fartyget sist och summo i land. Omedelbart därefter sjönk fartyget. Luften var vid tillfället disig, men dock sigtbar. Den af Pettersson utanför Beckholmen intagna kurs bibehölls till dess att „Tenö“ befann sig på omkring två fartygslängders afstånd från „Gustafsberg VI“. hvilken sålunda alltjämt höll sig söder om farvattnets midt. Sammanstötningen skedde betydligt sydligare än farledens midt och något östligare än Danviksviken.

Å ömse sidor åberopades vittnen.

Rådstufvurätten yttrade i dom den 30 Juli 1904:

I saken vore upplyst att, då det Aktiebolaget Gustafsbergs Fabriks Interessenter tillhöriga ångfartyget „Gustafsberg VI“, fördt af Pettersson, söndagen den 15 September 1901 klockan omkring 8,15 eftermiddagen under rådande mörker och regn med åtföljande disig luft befunnit sig på utgående från Stockholm åt Saltsjön, samma fartyg, efter att hafva passerat akter om den i farleden förankrade pansarbåten „Dristigheten“ mellan denna och södra landet, ungefär midt för den å södra landet belägna såkallade Saltsjökvarn emellan denna och Djurgårdslandet sammanstött med det på ingående till Stockholm stadda Waxholms Nya Ångfartygsaktiebolag tillhöriga ångfartyget „Tenö“; att därvid „Tenö“ med sin stäf törnat mot „Gustafsberg VI“s babordssida omkring en fjärdedels båtlängd från förstäfven och intryckt fartygets sida såväl öfver som under vattenlinjen; att stöten varit så våldsam, att „Tenö“s stäf inträngt flera fot i „Gustafsberg VI“s skrof och åstadkommit ett stort hål, genom hvilket „Gustafsberg VI“ genast intagit vatten i stor myckenhet; att „Gustafsberg VI“ genast efter sammanstötningen satt kurs på södra landet emellan Saltsjökvarn och lägenhäten Henriksborg och efter framkomsten dit sjunkit därstädes omkring femton minuter efter sammanstötningen, samt att genom kollisionen å fartygen orsakats de skador, för hvilken nämnda bolag af hvarandra i saken yrkat godtgörelse;

och enär genom den i saken förebragta utredning icke kunde anses tillförlitligen styrkt, att sammanstötningen orsakats genom vållande å ettdera fartygets sida,

samt vid sådant förhållande jämlikt 221 § Sjölagen hvardera sidan skulle draga sin skada,

pröfvade Rådstufvurätten skäligt ogilla såväl den af Gustafsbergsbolaget mot Waxholmsbolaget som den af sistnämnda bolag

mot Gustafsbergsbolaget och Pettersson i saken förda skadeståndstalan; och skulle parterna vidkännas hvar sina å saken använda kostnader.

Parterna sökte efter vad ändring i Rådstufvurättens dom.

Svea Hofrätt (hrr. *Wästfelt, Lagerbrielke* och *friherre von Rosen)* yttrade i dom den 8 Februari 1907:

Enär vid pröfning af den å ömse sidor förebragta bevisning och utredning i saken finge anses styrkt, att, sedan Pettersson med det af honom förda ångfartyget „Gustafsberg VI" den 15 September 1901 klockan omkring 8,15 eftermiddagen under rådande mörker samt regn och disig luft på utgående från Stockholm åt Saltsjön passerat akter om den i farleden förankrade pansarbåten „Dristigheten" mellan denna och södra landet, Pettersson för att intaga den vanliga kursen för fartyg på utgående från Stockholm företagit en babordsgir med fartyget samt under sin fortsatta färd utåt segelleden, hvilken måste anses såsom trångt farvatten, framgått på den sida om farvattnets midt, som legat åt fartygets babords sida; att Pettersson, som med sitt fartyg därvid mött det på ingående till Stockholm stadda ångfartyget „Tenö", för om „Tenö" skurit dess kurslinje, så att „Gustafsbergs VI"s hvita ljus och gröna ljus iakttagits öfver „Tenö"s styrbordsbog, i anledning hvaraf „Tenö" girat babord hän för att passera akter om „Gustafsberg VI", äfvensom att Pettersson därvid med sistnämnda fartyg, i stället för att bibehålla dess kurs, girat styrbord hän i riktning utåt farleden, hvarvid „Tenö" omedelbart därpå med sin stäf törnat emot „Gustafsberg VI"s babordsbog;

ty och som häraf och af hvad i öfrigt i saken blifvit upplyst måste anses framgå, att ombordläggningen orsakats dels därigenom att Pettersson i strid mot artikel 25 i Förordningen angående åtgärder till undvikande af ombordläggning samt signaler för angifvande af nöd å fartyg den 9 December 1896, efter passerande af pansarbåten „Dristigheten" svängt öfver åt den sida af segelleden, som legat at „Gustafsberg VI"s babordssida, och utan afseende å „Tenö"s annalkande framgått i riktning, som skurit den af „Tenö" styrda kurs, dels genom Petterson's underlåtenhet att, på sätt artikel 40 i nämnda Förordnig föreskrefve, i tillräcklig tid genom sin manöver tillkännagifva, huru han ämnade passera „Tenö" dels och därigenom att, sedan „Tenö" för att aflägsna sig från „Gustafsberg VI" girat babord hän, Pettersson,

i stället för att bibehålla fartygets förut hafda kurs. vändt styrbord hän;

alltså och då Pettersson i egenskap af befälhafvare å „Gustafsberg VI“ samt Aktiebolaget Gustafsbergs Fabriks Interessenter såsom rederi för „Gustafsberg VI“ jämlikt 8, 220 och 222 §§ Sjölagen vore skyldiga att, rederiet dock endast med fartyg och frakt, godtgöra motparten honom genom ombordläggningen orsakad skada och kostnader, samt ostridigt vore, att Waxholms Nya Ångfartygs Aktiebolag till följd af ombordläggningen fått vidkännas kostnad för sjöforklaring 23 kronor 25 öre samt för afhjälpande af de vid ombordläggningen å „Tenö“ uppkomna skador 341 kronor. 15 öre äfvensom utgift för besigtning å „Tenö“ 75 kronor,

pröfvade Hofrätten, med afslag å Gustafsbergsbolagets fullföljda talan i hufvudsaken, rättvist att, med ändring af Rådstufvurättens dom i hvad den blifvit därutinnan af Waxholmsbolaget öfverklagad, förplikta Pettersson och Gustafsbergsbolaget, bolaget dock endast med „Gustafsberg VI“ och dess frakt, att hvilkendera gälda gitte, till Waxholmsbolaget mot kvitto utgifva berörda belopp, tillhopa 439 kronor 40 öre jämte 5 % årlig ränta därå från stämningsdagarna, till dess betalning skedde; och blefve beträffande bolagens anspråk på ersättning för rättegångskostnaderna, med afseende å hvad i saken förekommit, Rådstufvurättens dom af Hofrätten fastställd.

Fiskalen *Borell* var af skiljaktig mening och anförde: „Enär, enligt min mening, af den i saken förebragta utredning far anses framgå. att ifrågavarande ångfartyg, då de vid förevarande tillfälle kommit så nära hvarandra att fara för ombordläggning uppstått, mötts nära stäf mot stäf,

samt vid sådant förhållande „Tenö“ jämlikt bestämmelserna i artikel 18 i Förordningen den 9 December 1896 bort gira åt styrbord eller, därest till följd af bristande utrymme eller af annan orsak så ej kunnat ske, utan omständigheterna påkallat att „Tenö“ för undvikande af sammanstötning styrdes åt babord, afsikten att företaga sådan manöver bort genom behörig signal i god tid tillkännagifvas,

ty och som „Tenö“ enligt hvad upplyst är utan dylik signal i omedelbar närhet af „Gustafsberg VI“ företagit sistnämnda manöver;

och sammanstötningen måste anses hafva förorsakats hufvudsakligen till följd af angifna felaktiga förfarande å „Tenö"s sida,

men Pettersson, som icke vid förevarande tillfälle låtit „Gustafsberg VI" framdrifvas med för stark fart och som ej heller kan anses hafva förfarit felagtigt därigenom att han lämnat af „Tenö" gifna lystringssignaler obesvarade, får antagas hafva med sitt fartyg framgått närmare Djurgårdslandet än södra landet och således ej i den kurs, som äfven om ifrågavarande farvatten ej kan anses trångt i den bemärkelse, som afses i artikel 25 af förenämnda Förordning, dock af från Stockholm utgående fartyg plägar intagas och hvilken kurs vid ifrågavarande tillfälle så mycket hellre bort följas som luften varit mörk och disig,

samt vid sådant förhållande jämväl Pettersson måste anses hafva varit vållande till ombordläggningen,

alltså pröfvar jag, jämlikt 8 och 220 §§ Sjölagen, med seende å beskaffenheten af de å hvardera sidan begångna fel rättvist att, med ändring af Radstufvurättens dom i hufvudsaken, förklara ersättningsskyldighet böra åläggas Waxholmsbolaget till belopp, motsvarande två tredjedelar af den Gustafsbergsbolaget till följd af sammanstötningen tillskyndade kostnad och skada, uppgaende, enligt hvad ostridigt är, till sammanlagdt 19,713 kronor 25 öre, i följd hvaraf Waxholmsbolaget af mig ålägges att, så långt ångfartyget „Tenö" och dess frakt under ifragavarande resa därtill förslå, till Gustafsbergsbolaget mot kvitto genast utgifva 13,142 kronor 16 öre jämte 5 % ränta därå fran stämningsdagen, till dess betalning sker. I fråga om rättegångskostnaderna är jag ense med majoriteten".

Gustafsbergsbolaget och Pettersson fullföljde sin talan, som af Waxholmsbolaget bestreds.

Nedre Revisionen (hrr. *Sandberg*, *Öhman*, föredragande, och *Björkman)* hemställde i afgifvet betänkande, att Kungl. Maj:t måtte pröfva rättvist fastställa Hofrättens dom samt förplikta Gustafsbergsbolaget och Pettersson att ersätta Waxholmsbolagets kostnader å saken hos Kungl. Maj:t med 150 kronor jämte domslösen.

Saken föredrogs den 28 Augusti 1907 i Högsta Domstolen, hvars flesta ledamöter Justitieråden *Thollander*, *Bohman*, *Ramstedt*, *friherre Marks von Würtemberg* och *Trygger* pröfvade rättvist att, med ändring af Hofrättens dom, fastställa Rådstufvurättens beslut.

Justitierådet *Petrén*, med hvilken Justitieradet *Claëson* instämde, yttrade: „Jag finner det vara i saken utredt att fartygen före sammanstötningen manövrerat på sätt i Hofrättens dom finnes angifvet;

och enär, äfven om ifrågavarande farvatten icke kan anses såsom trångt i den bemärkelse, som afses i artikel 25 af åberopade Förordning den 9 December 1896, Pettersson likväl med hänsyn till de förhandenvarande förhållandena måste anses hafva förfarit felaktigt genom att, på sätt som skett, framgå i farvattnets norra del,

alltså och på de af Hofrätten i öfrigt anförda skäl pröfvar jag rättvist fastställa det slut, hvartill Hofrätten kommit".

48.

Christiania Sjøret, den 10 Oktober 1907.

Skaalevigs Mølle
(Advokat Gustav Blom)

mod

Mannheimer Versicherungsgesellschaft ved Selskabets Generalagent for Norge, Peter Thv. Duborgh
(Advokat Schiander).

En Lægter med Last under Slæb, tilhørende samme Eier og forsikret ved én Kontrakt for Lægters og Last Vedkommende, kommer ved grov Uagtsomhed af Mandskabet paa Land. Assurandøren ansees ansvarlig for den Lasten herved tilføiede Skade.

Ved Forsikringskontrakt af 12 Januar 1906 forsikrede Mannheimer Versicherungsgesellschaft for Skaalevigs Mølle Kr. 21 500,00,

for Kasco Kr. 4500,00 og for Korn-, Mel-, Affaldsvarer og Tomsække Kr. 17 000,00 pr. Skaalevigs Skrogene No. 1 og 2 med Dampslæb.

Under Slæbning fra Bergen til Skaalevig i April Maaned 1906 tørnede en Lægter tilhørende Skaalevigs Mølle paa Land og fik derved saa stor Skade, at den ved Fremkomsten maatte sættes op i Fjæren. Ifølge Dispache opgjort af Dispachør Konstantin Herlofson, udgjorde den erstatningspligtige Skade for Lastens Vedkommende et Beløb af Kr. 3701,25.

I Henhold til nævnte Forsikringskontrakt afkrævede Skaalevigs Mølle Mannheimer Versicherungsgesellschaft Beløbet, men da Selskabet vægrede sig for at betale, har Skaalevigs Mølle nu ved Sjøretsstævning berammet 13 November 1906 sagsøgt Selskabet ved dets Generalagent for Norge, Peter Thv. Duborgh og — efter inden Retten forgjæves anstillet Forligsmægling — paastaaet Indstævnte tilpligtet at betale Kr. 3701.25 med Renter og Sagsomkostninger.

Indstævnte har nedlagt Paastand om Fritindelse og Tilkjendelse af Sagsomkostninger.

I Dispachen gjør Dispachør Herlofson opmærksom paa, at Havariet skyldes feilagtigt Forhold fra Besætningen paa Lægteren, idet der ved Anledningen var en ukyndig Rorgjænger, som i Forfjamselse lagde Styrbord Ror istedetfor Bagbord Ror. Dispachøren bemærker herom: „at Aarsagen til Ulykken og den Ladningen overgaaede Skade ved Sjøforklaringen er stadfæstet at være grov Uagtsomhed fra Mandskabets Side; for det første og væsentligste udvist derved, at Lægterens Fører, paa et Tidspunkt, da Agtpaagivenhed ved Roret maatte fremstille sig for ham som en ubetinget Nødvendighed, overlader Styringen ukontrolleret til en Mand, om hvis fuldstændige Ukyndighed til den Del af Skibsarbeidet han er vel vidende, og for det andet derved, at Rorgjængeren under Styringen begaar en aabenbar og paaviselig Feil. Skyld- og Ansvarsspørgsmaalet maa derfor efter de afgivne Vidneprov ansees at være in confesso. Ladningseierne, in casu Ladningsassurandørerne, maa saaledes ansees berettiget til at udligne sit Ansvar for Skade og Omkostninger paa Ladningen ved at henholde sig til foran citerede Bestemmelse i Lov om Sjøfarten (nemlig § 8) samt til den rev. almindelige Sjøforsikringsplans § 47".

Det er denne Indsigelse, som Indstævnte under Sagen har optaget, idet han gjør gjældende, at Citantskabet som Eiere af Lægteren maa være ansvarlig med Sjøformuen for den Skade,

som er forvoldt ved den paaviste Uagtsomhed fra Lægterens Besætning, og Indstævnte anser derfor Citantskabet forpligtet til forsaavidt at finde sig i Kompensation i sit eget Ansvar.

Citantskabet gjør herimod principalt gjældende, at Bestemmelsen i Sjøfartslovens § 8 i de foreliggende Tilfælde, hvor Lægtereier og Ladningseier er identiske og hvor der alene foreligger en Forsikringskontrakt, ikke kan paaberaabes af Forsikreren som Fritagelsesgrund, — og subsidiært at Ansvaret under enhver Omstændighed vilde falde Indstævnte tillast som Kascoassurandør efter Bestemmelsen i Sjøforsikringsplanens § 42, No. 6, jvf. § 43 No. 2 c.

Jeg finder at maatte give Citantskabet Medhold i dets principale Anførsel angaaende denne Indsigelse. Vistnok gjælder i norsk Ret den Regel, at man i Almindelighed har Ansvar for sine Tjeneres Feil i Tjenesten kfr. Lovbogens 3—21—2. En Anvendelse af denne Regel haves for Sjørettens Vedkommende i Sjøfartslovens § 8. Men Reglen kommer formentlig ikke uden speciel Aftale i Forsikringskontrakten til Anvendelse paa Forholdet mellem en Forsikret og Forsikreren. Kfr. herom Professor Stangs (kontratrykte) Forelæsninger over Forsikringsret § 15. For Sjøforsikringens Vedkommende er dette (som en Hovedregel) fastsat i Sjøfartslovens §§ 248 og 249 samt Sjøforsikringsplanens §§ 42 og 43, kfr. Stang l. c. og Platou Sjøret Pag. 607 flg. (For Brandforsikrings Vedkommende se Byretsdom af 23 Juni 1903. 3die Samling No. 777).

Naar efter dette Citantskabet i nærværende Tilfælde baade som Lægtereier og som Ladningseier i Forhold til vedkommende Forsikrer har sit Erstatningskrav i Behold, uanseet at Skaden skyldes Feil fra Besætningens Side, maa efter min Opfatning Citantskabets Stilling blive den samme, hvor som her Citantskabet *ved en og samme Forsikringskontrakt* har forsikret hos den samme Forsikrer baade Kasco og Ladning. Der existerer trods dette alene *et* Forsikringsforhold, og der mangler efter min Opfatning tilstrækkelig Hjemmel for Forsikreren til at opløse dette i to Forsikringsforhold. Som en Konsekvens heraf vil Forsikreren være uberettiget til ligeoverfor Citantskabet at paaberaabe sig Bestemmelsen i Sjøfartslovens § 8.

Hvorledes Forholdet vilde være at bedømme, hvor Reder og Ladningseier er identiske, men hvor der er to Forsikrings-

kontrakter (og to forskjellige Forsikrere) finder jeg det unødvendigt at udtale noget om.

Jeg kommer saaledes til det Resultat, at Indstævnte er uberettiget til at afkorte Sjøformuen i det paasøgte Erstatningskrav.

Videre har Indstævnte gjort gjældende den Indsigelse, at Citantskabet i sit Erstatningskrav for Ladningen har medtaget *Fragtens* Havarigrossebidrag. Citantskabet har hertil bemærket, at denne Indsigelse maa bero paa en Misforstaaelse, og da Indstævnte senere intet har anført herom, maa denne Indsigelse betragtes som frafaldt.

Fremdeles har Indstævnte gjort gjældende, at Erstatningskravet ikke er rigtig beregnet i Dispachen, fordi de to Lægtere tilsammen har havt en større Værdi end det i Forsikringskontrakten paa Kasco anførte Beløb af Kr. 4500,00, saaledes at Citantskabet for den overskydende Del maatte betragtes som Selvassurandør. Paa Basis heraf paastaar Indstævnte, at der i Erstatningskravet maa gjøres Fradrag for den paa Citantskabet „faldende Andel af Havarigrossebidraget for den uassurerede Del af Lægterens Værdi".

Citantskabet har derpaa fremlagt en privat (men af Indstævnte godtagen) Besigtelsesforretning, hvor de to Lægtere i ubeskadiget Stand er ansatte til en Værdi af henholdsvis Kr. 3200 og Kr. 2400 og har provoceret Indstævnte til at „formulere bestemt Paastand paa Basis af denne Forretning, hvis Betydning for nærværende Søgsmaal — som alene gjælder Erstatning for den *Ladningen* (ikke Lægteren) overgaaede Skade — tør være tvivlsom nok".

Da Indstævnte trods dette ikke har indladt sig mere paa denne Indsigelse, maa ogsaa denne betragtes som frafaldt.

Endelig har Indstævnte i sit Indlæg af 19 Juni 1907 fremsat den Indsigelse, at Citantskabet som Lægtereier selv er Skyld i Skaden. Herimod har Citantskabet imidlertid protesteret som nyt, og denne Indsigelse maa derfor allerede af formelle Grunde sættes ud af Betragtning.

I Henhold til det Anførte voterer jeg for Tilfølgetagelse af Citantskabets Paastand, dog saaledes, at Sagsomkostningerne vil være at ophæve.

Thi konkluderes:

Indstævnte, Mannheimer Versicherungsgesellschaft ved dets Generalagent for Norge, Peter Thv. Duborgh bør til Citantskabet,

Skaalevigs Mølle betale det paasøgte Beløb Kr. 3701,25 — tre Tusinde syv Hundrede og en Kroner femogtyve Øre — med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra den 13 November 1906, til Betaling sker. Sagens Omkostninger ophæves.

Det Idømte at udredes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

2—10—1907.

M. C. Backer.

5—10—1907.

H. F. Schetelig.

Jeg er ligeledes enig med Førstvoterende.

7—10—1907.

Carl Hansen.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

udgivet af

Bestyrer i Nordisk Skibsrederforening

J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 19	Aargang VIII	1907.

49.

Kungl. Maj:ts dom, den 29 Oktober 1907.

G. B. Harland & Co. i West Hartlepool

mot

Hälsingborgs Konstgödnings- & Foderämnes Aktiebolag.

Ångfartyget „St. Bernhard" befraktas att i Theodosia och Novorossisk intaga en last spannmål och foderämnen samt öfverföra densamma till Köpenhamn och Helsingborg. För lastning och lossning af fartyget medgafs en liggetid af 15 dagar. För lastningen åtgingo $7^1/_2$ dagar, för lossningen af lasten i Köpenhamn 1,321,854,5 kilogram spannmål 4 dagar och för lossning i Hälsingborg af den dit destinerade delen af lasten 1,006,799 kilogram hvetekli och oljekakor 7 dagar. Å sistnämnda plats uppstod således en *öfverliggetid* af $3^1/_2$ dagar. Mottagaren af lasten i Hälsingborg ålägges utgifva ersättning för ifrågavarande öfverliggtid i den mån densamma icke orsakats genom hinder från fartygets sida.

Den 13 och 14 Oktober 1903 upprättades mellan Louis Dreyfus & Co. i London såsom befraktare och G. B. Harland & Co. såsom redare för ångfartyget „St. Bernhard" ett certeparti, enligt hvilket Harland & Co. åtog sig att låta fartyget i hamnarna Theodosia och Novorossisk vid Svarta hafvet för befraktarnas

räkning intaga en fullständig last af spannmål, kli och foderämnen samt öfverföra denna last till Köpenhamn och Hälsingborg. Fartygets bruttodrägtighet angafs till 2222 registertons. I certepartiet stadgades vidare att lasten skulle intagas i och bortföras från fartygets långsida på befraktarnes bekostnad och risk, att tretton löpande dagar, söndagen och vissa helgdagar undantagna, beviljades befraktarna för lastning och lossning samt tio dagars öfverliggetid utöfver liggedagarne till 4 pence per ton å ångarens brutto register tonnage per löpande dag. Genom särskildt aftal har liggetiden sedermera utsträckts att omfatta femton dagar.

Fartyget lastade först i Theodosia och kompletterade därefter lasten i Novorossisk. Å hvardera stället utfärdade fartygets befälhafvare konnossement å den där intagna delen af lasten. I konnossementet angående lasten i Theodosia är antecknadt, att $3^1/_2$ liggedagar användts och i det andra konnossementet att 4 liggedagar användts i Novorossisk eller alltså tillsammans $7^1/_2$ liggedagar för lastningen.

Fartyget gick först till Köpenhamn, där det inlöpte i frihamnen på eftermiddagen den 20 November 1903. Lossningen af den dit bestämda delen af lasten började lördagen den 21 November kl. 9 f. m. Vidare pågick lossningen den 23, 24 och 25, då lossningen afslutades sistnämnda dag kl. $^1/_2 4$ e. m. Således åtgingo fyra dagar för lossningen i Köpenhamn. Den i Köpenhamn lossade delen af lasten utgjordes af 1,321,854.5 kilogram spannmål. Denna last synes dels hafva helt upptagit visst afdeladt lastrum i fartyget och dels i öfrigt legat öfverst i de andra lastrummen.

Från Köpenhamn fortsatte fartyget den 25 November till Hälsingborg med ankomst dit samma dag kl. $^1/_2 7$ på kvällen, da fartyget ankrade på redden. Följande morgon ingick fartyget och förtöjde vid kajen. Mottagare af den till Hälsingborg bestämda lasten var Hälsingborgs Konstgödnings- & Foderämnes Aktiebolag såsom innehafvare af konnossementen därå. Denna last bestod af 1,006,779 kilogram hvetekli och oljekakor. Lossningen började den 26 November kl. 1.30 e. m. och pågick vidare den 27, 28 (lördag) och 30 November samt den 1, 2, 3 och 4 Decembar, hvilken sistnämnda dag lossningen afslutades kl. 10 f. m. Således ågingo här för lossningen två halfva samt sex hela dagar eller 7 dagar.

Firman Harland & Co. instämde därefter bolaget till Rådstufvurätten i Hälsingborg med yrkande att som för lossningen

af lasten i Hälsingborg användts $3^1/_2$ dagar utöfver den aftalade liggetiden 15 dagar, bolaget måtte varda ålagdt att härför till firman utgifva ersättning enligt den i certepartiet angifna grund med 129 pounds 12 shillings 4 pence eller däremot svarande belopp i svenskt mynt jämte ränta.

Bolaget medgaf, att $3^1/_2$ dagars öfverliggetid uppstått, men bestred firmans talan på den grund att anledningen till dröjsmålet uteslutande vore att söka hos fartyget och dess folk.

Å ömse sidor hördes vittnen.

Rådstufvurätten (hrr. *Hoff, friherre Ehrensvärd* och *Norrsell)* yttrade i utslag den 13 Mars 1905: Bolaget hade vidgått att för utlossning af ifrågavarande last åtgått $3^1/_2$ dagar utöfver den tid, som varit mellan parterna aftalad. Genom den i målet förebragta bevisning vore utredt, att i följd af bristande tillgång på arbetsfolk lossning af lasten ej upptagits under första liggedagen vid 3 af fartygets fem lastluckor och börjats under andra liggedagen vid två af dessa luckor först omkring kl. 9 på morgonen och vid tredje luckan omedelbart efter middagsrasten; att i följd af besättningens uraktlåtenhet att tillräckligt tidigt göra i ordning för lossningen, lossningsarbetet under hvarje af sju dagar tagit sin början först omkring en timme efter det dylikt arbete vanligen upptoges i Hälsingborgs hamn på morgonen, samt att bolagets last åtminstone delvis kunnat vid lossningen lämpas således, att lasten kunnat utlossas jemväl genom annan lucka än luckan till det lastrum, hvari lasten under öfverfarten varit stufvad. Därest hvarje arbetsdag beräknades till $9^1/_2$ timmar, utgjorde med iakttagande af andra stycket i 120 § Sjölagen den tid, under hvilken lossningen genom från fartyget härrörande hinder fördröjts och för hvilken tid firman ej vore berättigad till ersättning, två öfverliggedagar. Rådstufvurätten fann därför skäligt endast på det sätt bifalla firmans talan, att bolaget förpliktades att enligt den i certepartiet stadgade grund till firman utgifva ersättning för $1^1/_2$ öfverliggedag med 55 engelska pounds 11 shillings eller däremot svarande belopp i svenskt mynt enligt den vid betalningstiden gällande kurs jämte 5 % ränta å detta belopp från stämningsdagen den 24 April 1904 till dess betalning skedde; och blefve rättegångskostnaden mellan parterna kvittad.

T. f. Rådmannen *Sjövall* var skiljaktig och anförde: Bolaget har väl vidgått att vid lossning i Hälsingborg af ångfartyget „St. Bernhard“ af bolagets ifrågavarande last uppkommit $3^1/_2$

öfverliggedagar utöfver den i certepartiet bestämda, sedermera utsträckta liggetid,

men enär vid jämförelse af den utaf parterna å ömse sidor forebragta bevisning synes framgå, att sagda öfverliggetid icke föranledts af bolaget såsom lastemottagare i vidsträcktare mån än medelst den tidsutdrägt, som i lossningsarbetet vållats därigenom att bolaget låtit öfverföra lasten från fartyget i järnvägsvagnar, i stället för att upplägga densamma å kaj,

ty och som genom nämnda tidsutdrägt, i brist af utredning därom, icke rimligen kan beräknas hafva uppstått längre öfverliggetid än en half dag, till hvilken tid bolagets skyldighet att till firman utgifva ersättning följaktligen skulle blifva begränsad,

alltså och då på grund af de i konnossement förekommande hänvisningar till ofvannämnda certeparti dettas bestämmelser jämväl i fråga om ersättning för öfverliggetid må anses vara för bolaget gällande, något som bolaget ej heller bestridt,

pröfvar jag för min del rättvist allenast på det sätt bifalla firmans talan, att bolaget förpliktas att genast vid äfventyr af utmätning till firman utgifva ersättning för en half öfverliggedag med ett, efter i certepartiet angifven grund af 4 pence för ton och hel dag, beräknadt belopp af 18 engelska pounds 10 shillings 4 pence eller däremot svarande svenskt mynt enligt vid betalningstiden gällande kurs jämte 5 % ränta å detta belopp från stämningsdagen tills likvid sker. Rättegångskostnaderna finner jag i likhet med rättens öfriga ledamöter böra mellan parterna kvittas.

Parterne sökte å ömse sidor ändring i Hofrätten öfver Skåne och Blekinge. Bolaget förklarade sig nu icke vilja medgifva, att ifrågavarande öfverliggetid uppkommit vid lossningen i Hälsingborg. Enligt hvad bolaget erfarit hade lossningen i Köpenhamn fördröjts 15 timmar, hvilken tid borde räknas bolaget till godo. Anhöll om vittnesförhör med uppgifna personer, hvilka kunde lämna upplysning om lossningsarbetet i Köpenhamn.

Hofrätten (hrr. *M. G. Bruzelius* och *R. S. Bruzelius*) fann i dom den 25 Juni 1906 ej skäl bifalla bolagets anhållan om vittnesförhör; och enär ostridigt vore, att af de femton dagar, som firman medgifvit såsom gemensam liggetid för lastning och lossning af ifrågavarande last, vid lastningen användts 7½ dagar, samt att, då lasten blifvit slutligen lossad i Hälsingborg, en öfverliggetid af 3½ dagar uppkommit;

alltså och då, såvidt i saken blifvit visadt, bolaget icke vare sig till följd af anteckning å konnossementet eller af annan

grund kunde anses lagligen pliktigt att svara för firman tillkommande ersättning för öfverliggetid i annan mån, än bolaget vore till öfverliggetiden vållande,

samt det ej blifvit ifrågasatt, att vid lastningen för någon del af lasten användts längre eller kortare tid, än därå skäligen bort belöpa, hvadan till grund för bedömande af, huru stor del af den för lossningen återstående liggetiden $7^1/_2$ dagar bolaget ägt rätt att för sin del af lasten använda, borde läggas mängden och beskaffenheten af de olika lastandelar, som utlossats i Köpenhamn och Hälsingborg;

för den skull och emedan i saken vore upplyst, att i Köpenhamn utlossats 1,321,854,5 kilogram spannmål samt i Hälsingborg 1,006,799 kilogram hvetekli och oljekakor, vid hvilket förhållande och då, i brist på utredning, det ej kunde antagas, att beskaffenheten af någondera utaf ifrågavarande lastandelar vid lossningen i nämvärd grad medfört särskild tidsutdrägt, samt med hänsyn därtill att enligt hvad upplyst blifvit arbetstiden under vintern i Hälsingborg utgjorde för hvarje arbetsdag efter afdrag för $^1/_2$ timme till frukost och $1^1/_2$ till middag, $9^1/_2$ timmar, Hofrätten funne bolaget hafva varit berättigadt att för lossningen af sin andel i lasten af liggetiden använda 3 dagar $2^8/_{10}$ timmar;

och då i saken vore ostridigt, att ifrågavarande fartyg varit färdigt aflämna last till bolaget på middagen torsdagen den 26 November 1903 och liggetiden för bolaget, som därom erhållit underrättelse, förty skulle räknas från och med nästföljande dag, samt upplyst blifvit att lossningen i Hälsingborg fortgått till fredagen den 4 December 1903 klockan tio förmiddagen, så att därstädes uppstått en öfverliggetid af 3 dagar $1^2/_{10}$ timmar,

förty och alldenstund vid öfvervägande af den utredning i fråga om orsaken till dröjsmålet med lossningen, som å ömse sidor förebragts, det ej kunde anses hafva blifvit i saken ådagalagdt, att dröjsmålet med lossningen uppkommit till följd af hinder från fartygets sida under längre tid, än som skäligen finge anses motsvara en dag, samt bolaget vid sådant förhållande vore pliktigt att efter den i certepartiet angifna grund till firman gälda ersättning för $2^1/_2$ öfverliggedagar,

pröfvade Hofrätten, med afslag å bolagets ändringssökande, rättvist sålunda ändra Rådstufvurättens utslag i hufvudsaken, att bolaget förpliktades att mot kvitto till firman genast utgifva ersättning i berörda hänseende med 92 pounds 11 shillings 8 pence jämte 6 % ränta å 37 pounds 8 pence från den 2 December

1903, å samma belopp från påföljande dag och å 18 pounds 10 shillings 4 pence från den 4 i samma månad, allt till dess likvid skedde, eller också däremot svarande belopp i svenskt mynt enligt högsta vid betalningstiden gällande kurs; och skulle bolaget godtgöra firmans kostnader å saken vid Rådstufvurätten med 550 kronor.

Assessoren *Petrén* och Fiskalen *Wihlborg*, hvilka likaledes afslogo bolagets anhållan om vittnesförhör, voro skiljaktiga i fråga om motiveringen och yttrade att, emedan i saken vore ostridigt, att af de femton dagar, som firman medgifvit såsom gemensam liggetid för lastning och lossning af den på grund af ifrågavarande fraktaftal i „St. Bernhard“ intagna last, vid lastningen användts $7^1/_2$ dagar samt att den för lossningen sålunda återstående tid af likaledes $7^1/_2$ dagar, då lasten blifvit slutligen lossad i Hälsingborg, öfverskridits med en tid af $3^1/_2$ dagar,

ty och som å ena sidan det ej ifrågasatts, att vid inlastningen i fartyget för någon del af lasten användts längre eller kortare tid, än därå skäligen bort belöpa, och å andra sidan någon anledning ej förekommit till det antagande att vid lossningen af den lastandel, som aflämnats i Köpenhamn, användts längre tid än den, hvarå mottagarna af sagda lastandel ägt göra anspråk,

samt vid sådant förhållande bolaget vore pliktigt att till firman utgifva ersättning för ofvanberörda tid af $3^1/_2$ dagar i den mån densamma ej uppkommit till följd af från fartygets sida härrörande hinder,

alltså och då det icke kunde anses hafva blifvit i saken ådagalagdt, att dylik hinder förefunnits under längre tid än som skäligen finge anses motsvara en dag,

funno bemälde ledamöter bolaget vara pliktigt att efter den i certepartiet angifna grund till firman gälda ersättning för $2^1/_2$ öfverliggedagar och instämde förty i det domslut, hvartill Hofrättens öfriga ledamöter kommit såvel i hufvudsaken som beträffande rättegångskostnaden.

Bolaget sökte ändring. Åberopade intyg af sju personer, att fartyget i Hälsingborg bort kunna lossa dubbelt så mycket som i själfva verket lossats. Anhöll om vittnesförhör med såväl desse som i Hofrätten angifna personer.

Firman yrkade fastställelse å Hofrättens dom.

Nedre Revisionen (hrr. *Öhman*, *Schartau* och *Gyllenbåga* föredragande) hemställde i afgifvet betänkande att Kungl. Maj:t ej måtte finna skäl bifalla af bolaget framställd anhållan om vittnesförhör; och enär i saken vore ostridigt, att den för far-

tygets lastning och lossning medgifna liggetid af femton dagar blifvit vid fartygets slutliga utlossning i Hälsingborg öfverskriden med $3^1/_2$ dagar,

ty och som det ej ifrågasatts att för lastens intagande i fartyget användts längre tid än därå skäligen bort belöpa och ej heller anledning förekommit till antagande att lossningen af den lastandel, som aflämnats i Köpenhamn, kräft längre tid än den, hvarå mottagarne af nyssnämnda lastandel ägt göra anspråk,

samt vid sådant förhållande bolaget vore pliktigt att efter den i certepartiet angifna grund till firman utgifva ersättning för ofvanberörda tid af $3^1/_2$ dagar, i den mån samma tidsutdräkt ej uppkommit till följd af hinder från fartygets sida,

alltså och då, på sätt Hofrätten funnit, det ej kunde anses hafva blifvit i saken ådagalagdt, att dylikt hinder förelegat under längre tid än som skäligen finge anses motsvara en dag,

tillstyrkte Nedre Revisionen, att Kungl. Maj:t måtte pröfva rättvist fastställa det slut, hvartill Hofrätten så i hufvudsaken som beträffande rättegångskostnaden kommit äfvensom förplikta bolaget att godtgöra firmans kostnader å saken hos Kungl. Maj:t med 130 kronor jämte domslösen.

Vid målets föredragning den 10 Oktober 1907 i Högsta Domstolen ansåg Justitierådet *Silverstolpe* det af bolaget begärda vittnesförhör icke böra bolaget förvägras.

Högsta Domstolens öfriga ledamöter Justitieråden *Thollander*, *Billing*, *Westring*, *Cassel* och *friherre Marks von Würtemberg* funno ej skäl att bifalla den af bolaget framställda anhållan om vittnesförhör.

Vid härefter företagen pröfning af själfva saken förenade sig Högsta Domstolens flesta ledamöter Justitieråden *Thollander*, *Billing*, *Westring*, *Cassel* och *Silverstolpe* om det yttrande att, enär i saken vore ostridigt, att den för fartygets lastning och lossning medgifna liggetid af femton dagar blifvit vid fartygets slutliga utlossning i Hälsingborg öfverskriden med $3^1/_2$ dagar,

ty och som ej ådagalagts att för den i Köpenhamn försiggångna lossningen på grund af hinder från fartygets sida användts större del af den för inlastning och lossning betingade tid än som vederbort,

samt vid sådant förhållande bolaget vore pliktigt att efter

den i certepartiet angifna grund till firman utgifva ersätsning för ofvanberörda tid af $3^1/_2$ dagar i den mån samma tidsutdrägt ej uppkommit till följd af hinder från fartygets sida,

alltså och då, på sätt Hofrätten funnit, det ej kunde anses hafva blifvit i saken ådagalagdt, att dylikt hinder förelegat under längre tid än som skäligen finge anses motsvara en dag,

gillade samma ledamöter det slut Nedre Revisionens betänkande innehölle.

Justitierådet *friherre Marks von Würtemberg* anförde: Enär den liggetid, som för lastning och lossning af hela ifrågavarande i Theodosia och Novorossisk intagna last varit medgifven, utgjort femton dagar,

samt bolaget såsom mottagare af den till Hälsingborg destinerade delen af lasten varit, jämlikt därå utfärdadt konnossement. bunden af sagda öfverenskommelse och i förhållande till firman ej ägt att tillgodoräkna sig större del af omförmälda tid än som återstått efter beräknande af den å konnossementen antecknade lastningstid af $7^1/_2$ dagar jämte den tid, som åtgått för lossning i Köpenhamn af dit destinerade del af lasten,

ty och som bolaget vid Rådstufvurätten vitsordat firmans uppgifter angående uppkommen öfverliggetid och därigenom får anses hafva medgifvit att vid fartygets ankomst till Hälsingborg af liggetiden återstått allenast $3^1/_2$ dagar,

vid hvilket förhållande afseende ej må fästas å bolagets sedermera hafda uppgift att längre tid rätteligen skulle återstått,

samt upplyst är att fartyget varit färdigt att aflämna last till bolaget på middagen den 26 November 1903 och att lossningen, med afbrott under en söndag, fortgått till på förmiddagen den 4 December samma år eller sålunda under åtta dagar,

men af sagda dagar den förstnämnda, jämlikt 118 och 137 §§ Sjölagen, ej skall i liggetiden inräknas och den sistnämnda enligt 120 § samma lag skall räknas endast för en half dag, hvadan fartyget må anses fördröjdt allenast 3 dagar öfver liggetiden.

samt vid jämförelse af de i saken hörda vittnens berättelser sistnämnda dröjsmål får anses vara till en tredjedel beroende af hinder från fartygets sida och till allenast två tredjedelar af bolaget,

pröfvar jag lagligt i så måtto ändra Hofrättens dom, att bolaget förpliktas att till firman utgifva ersättning för allenast två öfverliggedagar med 75 pounds 3 shillings 4 pence jämte 6 %

ränta å 37 pounds 11 shillings 3 pence från den 3 December 1903 till påföljande dag och å hela det utdömda beloppet från sistnämnda dag till dess betalning sker eller ock motsvarande belopp i svenskt mynt enligt den kurs, som vid betalningstiden högst gäller å Stockholms börs för växlar, ställda att betalas vid uppvisandet. I fråga om rättegångskostnaden varder Hofrättens dom af mig fastställd.

50.

Kungl. Maj:ts dom, den 21 Oktober 1907.

Tapetseraren D. Burstinsky i Sundsvall

mot

Ångbåtskommissionären O. B. Joachimson därstädes.

Ett paket tyg sändes med ångfartyget „J. L. Runeberg" till Sundsvall och öfverlämnas till ångarens kommissionär på platsen. Mottagaren, som af kommissionären erhåller underrättelse om paketets ankomst med anmaning att genast afhämta detsamma, låter först efter någon tid efterhöra paketet, som då befinnes vara förkommet.

Ångbåtskommissionären anses hafva varit skyldig hålla vård om godset samt ålägges, på yrkande af mottagaren, att utlämna tygpacken eller ersätta dess värde.

Tapetseraren David Burstinsky instämde till Rådstufvurätten i Sundsvall Ångbåtskommissionären O. R. Joachimson samt anförde: Den 30 Maj 1903 afsände firman I. Eisner i Stockholm till Burstinsky med ångfartyget „J. L. Runeberg" ett paket väfnad, värdt 125 kronor 60 öre. Varan ankom till Sundsvall den 31 Maj och omhändertogs där af ångarens kommissionär Joachimson, hvilken jämväl underrättade Burstinsky om varans ankomst. Då Burstinsky skulle afhämta paketet hos Joachimson, fick han det ej och hade ej heller sedermera lyckats utfå det. Burstinsky yrkade

därför att Joachimson måtte förpliktas att antingen genast utlämna paketet eller ock att ersätta dess värde 125 kronor 60 öre jämte ränta.

Joachimsen genmälde: Tygpacken ankom till Sundsvall och lossades från „J. L. Runeberg“ den 31 Maj, och erhöll Burstinsky genast underrättelse enligt 138 § Sjölagen att godset var anländt och genast skulle hämtas. Först den 4 Juli erlade emellertid Burstinsky frakten för varan. Joachimson hade aldrig nekat Burstinsky att hämta paketet, och Burstinsky hade aldrig anmodat Joachimson att omhändertaga det. Burstinsky finge därför skylla sig själf, om godset förkommit. Joachimson hade icke ägt någon skyldighet att hafva vård om godset.

Ett af Burstinsky åberopadt vittne berättade: Vittnet, som vore i tjänst hos Burstinsky, hade en dag i midten af Juni månad 1903 å Joachimsons kontor begärt att få afhämta tygpacken. Då vittnet emellertid ej var försedt med Burstinskys kvitto på varans mottagande, hade vittnet fått återvända med oförrättadt ärende. En dag i början af påföljande Juli månad hade vittnet i samma ärende ånyo infunnit sig å Joachimsons kontor, försedt med kvitterad avis från Burstinsky. Vittnet erlade nu frakten, hvarefter vittnet, åtföljdt af en springgosse hos Joachimson, gått till Joachimsons magasin för att afhämta paketet, men detta kunde ej återfinnas. Kvittot hade vittnet kvarlämnat å kontoret.

Joachimson påstod att paketet aldrig blifvit intaget i hans magasin, utan hade det lossats och inlagts i allmänna varuhallen.

Rådstufvurätten (hrr. *Drake* och *Elfström)* yttrade i utslag den 9 Maj 1904:

Som upplyst vore att Burstinsky samma dag ifrågavarande paket med ångaren, „J. L. Runeberg“ kommit till Sundsvall eller den 31 Maj 1903 blifvit härom underrättad med tillsägelse att genast afhämta godset; vid hvilket förhållande och då Burstinsky, såvidt visadt vore, först omkring midten af påföljande Juni efterfrågat varan, Joachimson, äfven om varan blifvit inlagd i hans magasin, icke såsom ångarens kommissionär kunde anses lagligen skyldig att ansvara för varan, i händelse den förkommit,

funne Rådstufvurätten käromålet icke kunna bifallas, men blefve rättegångskostnaderna mellem parterna kvittade.

Stadsnotarien *af Sandeberg* var af skiljaktig mening och anförde: „Enär genom hvad i målet förekommit måste anses utredt, att ifrågakomna, till Burstinsky adresserade packe tyg, som ångfartyget „J. L. Runeberg“ på resa den 30 Maj 1903 från

Stockholm till Sundsvall medfört, vid fartygets framkomst hit påföljande dag den 31 Maj från fartyget öfverlämnats till och mottagits af Joachimson i dennes egenskap af fartygets kommissionär i Sundsvall, hvarefter Joachimson samma dag underrättat Burstinsky om varans ankomst,

ty och som det tillika måste anses utredt att Burstinsky, ehuru han till Joachimson lämnat skriftligt erkännande om varans emottagande, i verkligheten dock icke utfått densamma,

samt den af Joachimson åberopade uppgiften, att Burstinsky icke omedelbart efter varans ankomst och härom erhållna underrättelsen utan först sedermera fram i Juni månad å Joachimsons kontor efterhört varan och begärt dess utlämnande icke kan befria Joachimson från att stå i ansvar för det i hans vård anförtrodda godset;

alltså och då Joachimson icke haft något att erinra emot det å varan angifna värdet 125 kronor 60 öre,

pröfvar jag, med bifall till käromålet, rättvist förplikta Joachimson att till Burstinsky genast utlämna tygpacken eller, därest han icke kan detta, värdet med 125 kronor 60 öre jämte 5 % ränta därå från stämningsdagen den 18 December 1902 tills likvid sker, hvarförutom Joachimson skall ersätta Burstinskys kostnader å målet med 70 kronor jämte protokollslösen".

Burstinsky vädjade till Svea Hofrätt. Joachimson yrkade fastställelse å Rådstufvurättens utslag.

Hofrätten (hrr. *Almqvist*, *Gyllenbåga* och *Munck af Rosenschöld)* yttrade i dom den 7 Juli 1905:

Enär af hvad i saken förekommit måste anses framgå att, sedan ifrågavarande till Burstinsky adresserade packe tyg den 31 Maj 1903 med „J. L. Runeberg" ankommit till Sundsvall, Joachimson i egenskap af kommissionär för fartyget mottagit godset och att detta därefter inlagts i Joachimsons magasin,

ty och som följaktligen Joachimson varit pliktig att hålla vård om godset, hvilket Burstinsky, enligt hvad upplyst vore, icke bekommit,

och någon omständighed, på grund hvaraf Joachimson skulle blifvit fri från skyldigheten att ansvara för godset, icke förebragts,

alltså och då Joachimson icke haft något att anmärka mot det å godset satta värdet, utgörande jämte assurans 125 kronor 60 öre,

pröfvade Hofrätten rättvist att, med ändring af Rådstufvurättens utslag, förplikta Joachimson att genast till Burstinsky

utlämna ifrågavarande gods eller, därest Joachimson det ej kunde, till Burstinsky utgifva berörda belopp 125 kronor 60 öre jämte 5 % ränta därå från stämningsdagen den 18 December 1903 till dess betalning skedde äfvensom att ersätta Burstinsky hans kostnader å saken vid Rådstufvurätten med 94 kronor.

Hofrättsrådet *von Heijne* anförde: „Enär upplyst är att, sedan ifrågavarande till Burstinsky adresserade paket den 31 Maj 1903 med ångfartyget „J. L. Runeberg“ ankommit till Sundsvall, Burstinsky samma dag därom af Joachimson underrättats med anmaning att genast afhämta paketet,

samt mot Joachimsons bestridande icke blifvit visadt att han varit lagligen pliktig att vid paketets ankomst till Sundsvall taga det under sin vård eller att han eljest med detsamma haft sådan befattning att han är skyldig godtgöra Burstinsky för förlust däraf,

finner jag lika med Rådstufvurätten Burstinkys i saken förda talan icke kunna bifallas; skolande Burstinsky ersätta Joachimson hans kostnader å saken i Hofrätten med 30 kronor jämte hvad Joachimson visar sig hafva utgifvit för stämpel å Hofrättens dom“.

Joachimson sökte ändring. Anhöll om vittnesförhör för att styrka att tygpacken icke blifvit inlagd i hans magasin.

Burstinsky yrkade fastställelse å Hofrättens dom.

Nedre Revisionen (hrr. *friherre of Ugglas*, *Schartau* och *Österlöf*, föredragande) yttrade i afgifvet betänkande: Enär af hvad i saken förekommit måste anses framgå att, efter det ifrågavarande packe tyg med ångfartyget „J. L. Runeberg“ ankommit till Sundsvall, packen från fartyget öfverlämnats till och mottagits af Joachimson såsom fartygets kommissionär,

ty och som vid sådant förhållande Joachimson, på sätt Hofrätten yttrat, varit pliktig hålla vård om godset ifråga,

alltså och på de af Hofrätten i öfrigt anförda skäl hemställer Nedre Revisionen, att Kungl. Maj:t måtte pröfva rättvist att, med afslag å Joachimsons anhållan om vittnesförhör, fastställa det slut, hvartill Hofrätten i saken kommit samt förplikta Joachimson att ersätta Burstinsky hans kostnader å saken hos Kungl. Maj:t med 100 kronor jämte domslösen.

Saken föredrogs den 4 Oktober 1907 i Högsta Domstolen (Justitieråden *Claëson*, *Wijkander*, *Billing*, *Bohman*, *Silverstolpe och Thomasson*), hvarvid Nedre Revisionens hemställan bifölls

---

51.

Sø- og Handelsretten i København, den 16 Oktober 1907.

A/S Sø- og Transportforsikringsselskabet Danske Lloyd
(Overretssagfører David)

mod

Firmaet C. K. Hansen som Repræsentant for Dampskibet „Rudolf"s Rhederi, Rud. C. Gribel af Stettin
(Overretssagfører Stein).

Rederiet ansees ikke ansvarligt for Skade paa en Kasse med Glas, der flere Dage efter Udlosningen fandtes beskadiget, fordi det ikke var godtgjort at Skaden skyldtes Feil eller Forsømmelse fra Skibets Side. Bevisbyrden maatte efter *Sølovens § 148.2* paahvile Ladningseieren, fordi lovlig Besigtelse ikke var afholdt itide.

Mandag den 3 Juni d. A. kom Dampskibet „Rudolf", der gaar i fast Fart mellem Stettin og København, til Nordre Toldbod medførende som Stykgods en Del Kasser med Glas, bestemt til Firmaet Hornemann & Hansen her. Kasserne blev losset i Vogne; den sidste af disse blev staaende ved Skibets Anløbsplads fra Middagstid til Kl. ca. 7 Eftermiddag, da den blev kørt til Søndre Toldbod ud for den saakaldte „Forsendelse", hvor den blev staaende Natten over; senere transporteredes den til „Vestindisk Plads".

Ved Losningen havde ingen været tilstede paa Modtagernes Vegne, og først Torsdag eller Fredag den 6 eller 7 s. M. opdagede disse ved Godsets Klarering, at den paa den fornævnte Vogn værende Kasse var beskadiget, idet Træet i den ene Side af Kassen i et Par Tommers Omkreds var trykket ind, saaledes at det havde knust Indholdet. Næste Formiddag blev der saa fra Modtagernes Side reklameret overfor de Indstævnte, Firmaet C. K. Hansen, der er den herværende Repræsentant for Skibets Rhederi, Rud. Christ Gibrel af Stettin; en hos de Indstævnte ansat Kontorist tog sammen med Modtagerne Kassen i Øjesyn og enedes med dem om, at han skulde afvente Skibets Ankomst hertil den følgende Mandag — den 10 Juni — for nærmere at

konferere med Kaptajnen. Denne erklærede imidlertid, at han personlig havde overværet Losningen af samtlige Glaskasser uden at lægge Mærke til nogen Beskadigelse; efter hans Mening kunde Skaden derfor ikke være sket ombord i Skibet. Først en Uge senere — den 17 Juni — begærede Modtagerne Syns- & Skønsmænd udmeldte af Retten. Ved den den 20 s. M. afholdte Besigtigelsesforretning erklærede Mændene, at Skaden utvivlsomt hidrørte fra, at et Brædt i Kassen ved et meget stærkt Slag eller Tryk var presset ind. De udtalte derhos, at Kassens Beskaffenhed og Emballeringen var i enhver Henseende forsvarlig og tilføjede „som en blot Formodning“, at Skaden rimeligvis var opstaaet under Indladningen eller Udlosningen.

Ved Stævning af 26 Juli d. A. har nu Citanterne, A/s Sø- og Transportforsikringsselskabet „Danske Lloyd“, der har erstattet Firmaet Hornemann & Hansen Skaden med et Beløb af 903 Kr. 73 Øre, under Henvisning til Sølovens § 142 jfr. § 239, paastaaet sig dette Beløb godtgjort hos de Indstævnte, med Renter 5 % pro anno fra Stævningens Dato, og Sagens Omkostninger. De Indstævnte paastaa sig frifundne med Tillæg af Sagens Omkostninger, idet de gøre gældende, at da Ladningsmodtagerne have forsømt overensstemmende med Sølovens § 148,2 at begære Skøn afholdt inden Udgangen af næste Søgnedag efter Godsets Udlevering, idet denne Frist ved Rutebaade i Henhold til Sølovens § 138 maa være at regne fra Udlosningen, maa det paahvile dem eller nu Citanterne at godtgøre, at Skaden skyldtes Fejl eller Forsømmelse fra Skibets Side.

Citanterne hævde herimod, at det ikke kan paahvile Modtagerne af Stykgods at være tilstede ved Losningen, men at der maa indrømmes dem en passende Tid, inden de afhente Godset. og at Fristen efter § 148 maa regnes fra den Dag de virkelig modtage det. De gøre under Henvisning til at en af de Dage der hengik, inden Modtagerne indfandt sig for at indklarere Kassen. var Grundlovsdag, gældende, at disse ikke have udvist nogen Forsømmelighed, idet den Omstændighed at der ogsaa efter Henvendelsen til de Indstævnte hengik nogen Tid inden Skønsbegæringen indgaves, skyldtes Forhandlinger med de Indstævnte; Citanterne paastaa derfor, at Bestemmelsen i § 148,2 maa blive uden Betydning for nærværende Sag, og at det maa være de Indstævntes Sag, hvis de vil fri sig for Ansvar, at gøre antageligt, at Skaden er sket paa en Maade, som udelukker Ansvar for Rhederiet.

Heri kan der ikke gives Citanterne Medhold. Fristen for

Indgivelsen af Begæringen til Retten om Udmeldelse af Skønsmænd findes i nærværende Tilfælde at maatte regnes fra Udlosningen, og da Fristen saaledes er oversiddet, maa det være Citanternes Sag at godtgøre, at der er sket Fejl eller Forsømmelse fra Skibets Side. Ved de under Sagen afgivne Vidneforklaringer er det nu oplyst, at den Vogn, hvori Kassen transporteredes, vel ikke er lukket paa Siderne, men kun forsynet med Tremmer med vidt Mellemrum, men at Vognens ene — ganske ubeskadigede — Hjul ragede op lige udenfor det Sted, hvor Beskadigelsen fandtes. To af de ved Losningen og Transporten til Søndre Toldbod beskæftigede Arbejdere har under Henvisning til, at Hjulet saaledes „dækkede“ Beskadigelsen, forklaret, at de ikke antager, at Beskadigelsen, som de iøvrigt ikke under deres Arbejde har lagt Mærke til, kan have fundet Sted under Transporten eller overhovedet, medens Kassen henstod i Vognen, og en tilfældig forbipasserende fhv. Skibsfører, der er ført som Vidne, vil allerede ved Vognens Ankomst til „Forsendelsen“ have bemærket Beskadigelsen; men dette sidste Vidnes Forklaring faar forsaavidt mindre Vægt, som det ikke kan betragtes som aldeles godtgjort, at den Kasse, Vidnet har set, er identisk med den her under Sagen omhandlede. Da nu denne saaledes har henstaaet i Land i længere Tid uden Tilsyn, og da ingen af de Vidner, der har været beskæftigede med eller ført Tilsyn med Losningen, har lagt Mærke til den dog ikke ubetydelige Beskadigelse, kan det ikke betragtes som godtgjort, om det end er sandsynligt, at Skaden er sket ombord, og endmindre, at den skyldes Fejl eller Forsømmelighed fra Skibets Side.

Ingen af Besætningen er søgt ført som Vidne for om muligt at faa Klarhed paa hvorledes Skaden er sket. Der er derimod fremlagt en af en Baadsmand tiltraadt Erklæring fra Skibets Fører, denne gaar ud paa, at en Beskadigelse ved Skibet ikke er forekommet.

De Indstævnte ville herefter være at frifinde.

Sagens Omkostninger findes Citanterne at burde betale til de Indstævnte med 100 Kr.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte, Firmaet C. K. Hansen som Repræsentant for Dampskibet „Rudolf“s Rhederi, bør for Tiltale af Citanterne,

A/S Sø- og Transportforsikringsselskabet Danske Lloyd i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger betaler Citanterne til de Indstævnte med 100 Kr. inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

I. Koch.

C. F. Maegaard. Leonh. Tang. Theodor Lund. Hein.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling
af
Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender
udgivet af
Bestyrer i Nordisk Skibsrederforening
J. Jantzen
under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm,
og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 20	Aargang VIII	1907.

52.

Landsoverretten i Viborg, den 21 Oktober 1907.

Skipper Gustav Olsson af Donsö i Sverrig
(Overretssagfører Johnsen)

ktr.

Skibsreder H. Petersen af Marstal som Rheder for Dampskibet „Gæa"
(Overretssagfører Jørgensen).

Skonnerten „Aga", som ligger tilankers i Limfjorden, paaseiles en Nat i April Maaned af Dampskibet „Gæa" med den Følge, at begge Skibe lider Skade. De dømmes i Medfør af *Sølovens § 220, andet Stykke* til at betale hver sin Skade, idet der var Feil paa begge Sider. „Aga" laa opankret i Strid med det for Farvandets Beseiling gjældende Reglement, saaledes at det var til Hinder for den almindelige Seilads, og „Gæa" havde gaaet med for stærk Fart og havde ikke havt tilbørligt Udkig.

Natten mellem den 9 og 10 April 1904, da Skonnerten „Aga", 48 Tons, hjemmehørende i Donsö i Sverrig, laa til Ankers i Limfjorden noget Sydvest for den paa Fjordens sydlige Side værende Rørdal Bro, ventende paa at erholde Kajplads ved

Rørdal Cementfabrik, blev den ved 2-Tiden i sigtbart Vejr paasejlet af Dampskibet „Gæa“ af Marstal, 79 Registertons Netto, der delvis lastet var paa Rejse fra Aarhus til Aalborg, og som ved den nævnte Lejlighed gik med fuld Kraft op ad Fjorden. Ved Sammenstødet knustes „Aga“s Agterspejl saavelsom dens Baad, ligesom „Gæa“s Forstavn tog en Del Skade, og Hovedcitanten, Skipper Gustav Olsson af Donsö i Sverrig, har derefter som Skonnertens Ejer og Fører i 1ste Instans ved Aalborg Købstads Søret søgt Mægler P. K. Hansen i Aalborg som Befuldmægtiget for „Gæa“s Rhederi til i Erstatning for det Hovedcitanten ved Sammenstødet forvoldte Tab at betale ham 747 Kr. 4 Øre med Renter deraf 5 % p. a. fra Søretsstævningens Dato den 9 Maj 1904, indtil Betaling sker, hvorimod nævnte Mægler Hansen næst at paastaa Kontracitanten, Skibsreder H. Petersen af Marstal, der er Rheder for „Gæa“, frifunden for Hovedcitantens Tiltale, har paastaaet denne dømt til at betale Kontracitanten 841 Kr. 24 Øre i Erstatning for Skade og Tab m. v., der ved Sammenstødet er forvoldt ham, tillige med Renter af Beløbet 5 % p. a. fra Kontrastævningens Dato den 23 Juni 1904, indtil Betaling sker. Ved Søretsdommen er Kontracitanten frifunden for Hovedcitantens Tiltale, medens denne er tilpligtet at betale Kontracitanten 416 Kr. 24 Øre med Renter deraf som paastaaet, og Sagen er nu af begge Parter indanket her for Retten, hvor de have gentaget deres i 1ste Instans nedlagte Paastande, og derhos nedlagt forskellige, tildels allerede for Søretten fremsatte subsidiære Paastande.

Medens Hovedcitanten har hævdet, at det ommeldte Sammenstød udelukkende skyldes Mangel paa Udkig fra „Gæa“s Side, er det af Kontracitanten gjort gældende, at Sammenstødet maa tilskrives den Omstændighed, at „Aga“ laa tilankers i selve Fyrlinien, og at Hovedcitanten derfor maa anses pligtig at erstatte den „Gæa“ ved Sammenstødet forvoldte Skade, i hvilken Henseende Kontracitanten særlig har henvist til, at det i § 8 i det i Henhold til Lov af 30 Januar 1875 af Ministeriet for offentlige Arbejder under 16 Februar 1903 stadfæstede Reglement for Sejladsen i Farvandet udfor Hals, over Hals Barre, igennem det uddybede Løb og paa Limfjorden imellem Hals og Aalborg samt for Ordens Overholdelse i Aalborg og Hals Havne foreskrives, at intet Fartøj maa opankre i Fyrlinierne eller saaledes, at det ligger til Hinder for den almindelige Sejlads, ligesom det i § 11 i samme Reglement hedder: „Ankrer noget Fartøj . . . . .

paa en Maade, som strider imod de i §§ 5, 6 og 8 givne Forskrifter, bærer det selv det fulde Ansvar for de mulige Følger heraf . . . . .“.

Efter at saavel Hovedcitanten som Føreren af „Gæa“, Kaptajn C. T. Knudsen, under 11 April 1904 havde i Anledning af det passerede indgivet Anmeldelse overensstemmende med Sølovens § 40, blev der den 16 s. M. optaget Søforklaring og afholdt Søforhør til Oplysning om de med Sammenstødet forbundne nærmere Omstændigheder.

Den af Kaptajn Knudsen afgivne Forklaring gaar ud paa, at der ikke, da Sammenstødet fandt Sted, var nogen særlig Udkigsmand paa „Gæa“, men at Vidnet, som Kl. 12 den omhandlede Nat, da Hals Fyrskib passeredes, havde overtaget Vagten paa Damperen, under hele Sejladsen paa Limfjorden, indtil Sammenstødet skete, opholdt sig sammen med Rorgængeren, Jungmand Martin Jensen, paa Skibets Kommandobro, som er hævet 7 à 8 Fod over Dækket, og hvorfra der, uanset at Damperen paa den omhandlede Rejse var lastet saaledes, at den laa 1 à 2 Fod højere fortil end bagtil, var god Udsigt forud over Skibet. Han er derhos sikker paa, at han styrede nøjagtig i Fyrlinien — som mellem Rørdal Bro og Aalborg Havn gaar i Hovedretningen Nordøst-Sydvest og falder i 3 forskellige Dele, nemlig en grøn Linie fra Rørdal Bro ca. 700 Alen mod Sydvest, derpaa en rød Linie noget mere vestgaaende og endelig atter en grøn, bøjende endnu vestligere — hvoraf han slutter, at „Aga“ laa i selve Fyrlinien og Sammenstødet fandt efter hans Fremstilling Sted, da „Gæa“ umiddelbart efter at have forladt den grønne Linie, styrede op i den røde. Han har fremdeles forklaret, at han, da han sejlede ned mod Rørdal bemærkede Lanterner paa 2 Fartøjer i Nærheden af Rørdalsbroen og endvidere paa et længere mod Øst, hvorimod han ikke saa noget Glimt af „Aga“s Lanterne før Sammenstødet, idet den først kom tilsyne, da Skonnerten efter at være ramt af „Gæa“ var svinget rundt. Han har endelig udsagt, *at* det forekom ham, at „Aga“s Lanterne, som da den kom tilsyne, brændte klart, hang noget lavt, hvorfor han lod sin Styrmand tage et Maal af dens Høide over Dækket, samt at det derved viste sig, at der kun var ca. 10 Fod fra Dækket til Lanternens Plads, og *at* han er noget i Tvivl om, hvorvidt Lanternen ikke for bagfra kommende Skibe dækkedes af Skonnertens Master, ligesom han ikke tror, at den kunde lyse over Skonnertens Storbom. Jungmand paa „Gæa“, Martin Jensen, har forklaret, at han ikke

bemærkede nogen Lanterne paa „Aga“ før Sammenstødet og ej heller andre Lanterner i Nærheden af Rørdalsbroen, samt at Sammenstødet fandt Sted, da „Gæa“ befandt sig i den røde Fyrlinie og havde sejlet der nogle Minutter, maaske 4 à 5.

Begge disse Deponenter have derhos overensstemmende forklaret, at man fra „Gæa“s Kommandobro øjnede Vandfladen omtrent mellem 5 à 10 Favne fra Stævne.

Styrmand paa „Gæa“, Bautrup har forklaret, at han, da Sammenstødet fandt Sted, sprang op paa Dækket og da tilfældig bemærkede, at Skibene befandt sig i Fyrlinien, hvorimod han ikke mindes, om det var den røde eller den grønne.

Den af Hovedcitanten afgivne Forklaring gaar ud paa, *at* „Aga“ den 6te April 1904 om Formiddagen havde ankret i Limfjorden udfor Cementfabrikken ved Rørdal mellem Fyrlinien og Rørdal Bro, *at* Skonnerten laa paa dette Sted indtil den 9 April om Eftermiddagen, *at* der mellem „Aga“ og Broen laa en Galease, og *at* han ikke turde gaa nærmere Land af Hensyn til dette Skibs Ankerkætting. Derimod har han, efter hvis Opgivende Strømmen, da Sammenstødet fandt Sted, var østgaaende, Vinden Vest-Nordvest og ret svag, ikke været i Stand til nærmere at angive i hvilken Afstand fra Fyrlinien Skonnerten laa. Efter Hovedcitantens videre Forklaring brændte „Aga“s Lanterne den omhandlede Nat klart og var anbragt i Fokkestaget i en Højde af mellem 11 à 12 Fod over Dækket, hvorhos han har anført, at Lanternen maatte kunne ses ogsaa fra et østfra kommende Skib eftersom Skonnerten laa med Agterstævnen noget nærmere ved Land end med Forstævnen, saa at Skibets Retning fra for til agter ikke var parallelt med Fyrlinien.

Styrmand paa „Aga“, L. Børgeson har forklaret, at han Aftenen før Sammenstødet havde ophængt Ankerlanternen, og at Lyset var ca. 11 Fod over Dækket. Efter hans Skøn laa Skonnerten ca. en halv Snes Fod fra Fyrlinien.

Hovedcitanten og Børgesson have derhos overensstemmende forklaret, at Skonnerten, da Sammenstødet fandt Sted, laa for ca. 30 Favne Ankerkætting, i hvilken Henseende Børgesson har tilføjet, at Fartøjet den 9 April om Eftermiddagen Kl. ca. $5^1/_2$ kun laa for 23 Favne Kæde, men at han da stak yderligere saa meget ud, at det kom til at ligge for 30 Favne, hvilket han gjorde, fordi Føreren af Havnevæsenets Dampbaad „Frem“ bad ham derom.

Under et af Kontracitanten foranstaltet Tingsvidne har Lods

R. C. Christensen i Aalborg forklaret, *at* han 9 April 1904 om Eftermiddagen ved 3-Tiden, da han i Egenskab af Lods førte et Dampskib til Hals, passerede tæt forbi „Aga“, *at* han da raabte over til „Aga“, at de laa lige i Fyrlinien, hvorpaa dog ingen svarede ham, *at* Skonnertens Plads da var omtrent paa det Sted, Sydvest for Rørdal, hvor den grønne Fyrlinie gaar over til rød, og *at* Skonnerten nærmest laa i den nordlige Side af Fyrlinien med Ankeret Nord for denne. Nævnte Vidne har fremdeles forklaret, *at* han ved godt 9-Tiden samme Aften atter førte en Damper til Hals, *at* han inden denne Damper naaede „Aga“ kunde se dennes Lanterne, *at* han denne Gang ligesom om Eftermiddagen passerede indenom „Aga“, altsaa mellem Fyrlinien og den østlige Fjordbred, *at* han, straks efterat „Aga“ var passeret, lod Damperen gaa ind i den grønne Fyrlinie, som fører Nordøst forbi Rørdal, og *at* Skonnertens Lanterne da ikke mere var at se. Christensen har fremdeles udsagt, *at* han senere paa Natten sejlede fra Hals til Aalborg som Passager paa en tysk Slæbedamper, *at* han, inden denne Damper gik ind i den grønne Fyrlinie meddelte Kaptajnen, at han maatte passe paa ved Overgangen til den røde Linie, da der laa en Skonnert opankret lige i Fyrlinien og rimeligvis endnu laa saaledes, at dens Lanterne ikke kunde ses fra østfra kommende Skibe, *at* Kaptajnen paa den tyske Damper, medens den sejlede frem i den grønne Linie, hele Tiden stod med Kikkerten for om muligt at passe „Aga“s Lanterne op, men *at* der ikke saas nogen Lanterne, før Slæbedamperen, som Vidnet lod styre Øst om „Aga“, var saa tæt paa denne, at dens Skrog kunde ses, og *at* „Aga“, da Vidnet ved denne Leilighed, omtrent Kl. $1^1/_2$, passerede den, laa med Agterenden Nordøst efter, hvorefter den maa have ligget saa omtrent paa langs i Fyrlinien, i hvilken Henseende Vidnet har bemærket, at det den Nat var næsten stille, hvorfor det kan forklares, at „Aga“, rettet efter Strømretningen, der var udadgaaende, har ligget som nævnt. Endvidere har dette Vidne anført, *at* det, naar man ikke vidste, hvor „Aga“ laa, og naar Fyrlinien holdtes, var umuligt at komme klar af „Aga“, og *at* Vidnet derfor efter at være passeret „Aga“ yttrede til Kaptajnen paa Slæbedamperen, at „Gæa“, der var bagefter og som ikke vidste noget om „Aga“s Beliggenhed, nemt kunde løbe ind i „Aga“. Endelig har Vidnet, efter hvis Formening „Aga“ ikke var forhindret i at ankre tilstrækkelig langt udenfor Fyrlinien, udsagt, at han, der senere paa Natten skulde

have ført en stor Damper til Hals, undlod dette, da han ikke turde vige Fyrlinien saa meget, som „Aga“s Beliggenhed nødvendiggjorde.

Fremdeles har Kaptajn P. Sørensen, Fører af Aalborg Havnevæsens Damper „Frem“ under samme Tingsvidue forklaret, *at* „Aga“, da Vidnet den 9 April 1904 om Eftermiddagen ved 6-Tiden sejlede fra Aalborg til Hals, saavidt Vidnet erindrer laa lidt tilhøjre for Fyrlinien med Forenden nærmest denne og Agterstævnen længere derfra ind mod Aalborgsiden og saaledes, at den, saafremt Vinden eller Strømmen forandrede sig, efter Vidnets Mening vilde kunne komme ind i Fyrlinien, *at* Vidnet da prajede „Aga“, at den skulde stikke mere Kæde ud, en Foranstaltning, der under de daværende Vind- og Strømforhold vilde fjerne Skonnerten fra Fyrlinien, men *at* Vidnet ikke ved, om den efterkom hans Anmodning, hvorhos Vidnet har bemærket, at „Aga“ ikke af andre Skibes Nærværelse var hindret i at lægge sig saa langt udenfor Fyrlinien, at den ikke kunde drives ind i den. Vidnet har endelig tilføjet, at der, naar han sejler med „Frem“ under almindelige Forhold ikke er anden Udkigsmand end Rorgængeren, men at der under vanskelige Forhold, særlig uklart Vejr, bruges Udkigsmand, og at det efter Vidnets Formening altid er nødvendigt i Limfjorden fra Aalborg til Hals at have godt Udkig.

Paa Foranledning af Hovedcitanten blev der af tvende af Retten udmeldte Mænd den 16 April 1904 afholdt en Skønsforretning til Bedømmelse af, hvorvidt der fra Kommandobroen paa „Gæa“ kan holdes forsvarligt Udkig under Sejladsen om Natten paa Limfjorden. I denne Henseende gaar Mændenes Udtalelse ud paa, at Synslinien fra begge Sider af Kommandobroen træffer Vandlinien i en Afstand af 33 Favne og fra Midten af Kommandobroen over Forstævnen i en Afstand af 132 Favne, begge Dele opmaalte efter Skibets Stilling i Kollisionsøjeblikket, hvorfor Mændene under Hensyn til, at „Lysstraalerne fra et Skibs Sidelanterner ifølge Loven om Lanternernes Anbringelse skulde skære hinanden i en Afstand af omtrent en Kabellængde“ skønne, at der fra „Gæa“s Kommandobro maa kunne holdes forsvarligt Udkig, forsaavidt det sker fra Siderne af Broen.

Efter alt det foreliggende, derunder navnlig de af Lods Christensen og Kaptajn Sørensen afgivne Vidneforklaringer, kan det ikke betvivles, at „Aga“, da Sammenstødet fandt Sted, laa saaledes i Farvandet, at den var til Hinder for den almindelige Sejlads, og da der ikke er Føje til at antage, at der havde været umuligt for Hovedcitanten at lægge Skibet paa et mindre udsat

Sted, maa han anses ved i Strid med Forskrifterne i det ovennævnte Reglement af 16 Februar 1903 at vælge Ankerplads som sket at have begaaet en Fejl, der i væsentlig Grad har medvirket til at hidføre Sammenstødet. Paa den anden Side maa der imidlertid gaas ud fra, at Sammenstødet — uanset om „Aga"s Lanterne, da „Gæa" nærmede sig, maatte have været skjult for denne, hvilket iøvrigt ikke kan anses godtgjort — kunde have været undgaaet, hvis „Gæa" ikke havde sejlet med fuld Kraft, og hvis der ombord paa samme var bleven holdt forsvarligt Udkig, og da dette sidste ikke kan antages at være sket, i hvilken Henseende bemærkes, *at* Rorgængeren paa „Gæa", som meldt, har forklaret, at han overhovedet ikke umiddelbart før Sammenstødet saa Skibslanterner, heller ikke paa andre Skibe end „Aga", og *at* det er uantageligt, at „Gæa"s Fører har været i Stand til i Forbindelse med, hvad han under de givne Forhold iøvrigt havde at varetage, at føre saadant Udkig fra Kommandobroen, findes hvert af Skibene under Hensyn til Beskaffenheden af de omhandlede Fejl i Medfør af Sølovens § 220, 2det Stykke at burde bære sin Skade, og Parterne ville som Følge heraf være at frifinde for hinandens Tiltale.

Processens Omkostninger for begge Retter ville efter Omstændighederne være at ophæve.

I Henseende til de under Sagen fremlagte Dokumenter ses ingen Stempelovertrædelse at være begaaet.

Thi kendes for Ret:

Hovedcitanten, Skipper Gustav Olsson og Kontracitanten, Skibsreder H. Petersen, bør for hinandens Tiltale i denne Sag fri at være.

Processens Omkostninger for begge Retter ophæves.

53.

Christiania Sjøret, den 7 November 1907.

Bark „Kentigern"s Rederi
(Advokat Eckbo)
mod
H. A. H. Paulsen
(Overretssagfører Werner).

En Befragter fraskriver sig ved Certepartiet Ansvar for nogen Fordring fra Lastepladsen. Uanseet hvilken Betydning der maa tillægges dette, bliver Befragteren ialfald som Modtager ansvarlig for Betalingen af Liggedagspenge, hvorom der er gjort Anmærkning paa Konnossementet. Ved uden Forbehold at have ført sin Fordring paa Konnossementet antages Skibsføreren at have fraskrevet sig Adgang til at gjøre en større Fordring gjældende for Ophold under Lastningen.

Ved Certeparti af 9 Oktober 1906 befragtede H. A. H. Paulsen Bark „Kentigern", 728 Reg. Tons, til at føre en Ladning Cokes fra Garston til Kristiania. I Konnossement af 16 Januar 1907 forbeholdt Skibets Fører sig Godtgjørelse for 4 Overliggedage i Garston. Da Paulsen ved Skibets Ankomst til Kristiania nægtede at udbetale den herfor forlangte Godtgjørelse, har Bark „Kentigern"s Rederi ved Sjøretsstævning berammet den 3 April 1907 anlagt nærværende Sag mod ham.

Citantskabet anfører, at der i Virkeligheden er paaløbet mindst 6 Overliggedage. Før Sagsanlægget erklærede Citantskabet sig dog villig til at nøie sig med Godtgjørelse for de 4 Overliggedage, som Kapteinen havde paaført Konnossementet. Da Paulsen ikke i Mindelighed vilde opgjøre Sagen paa denne Maade, kan — anfører Citantskabet — dets Ret til at forlange Godtgjørelse for den hele Overliggetid ikke være præjudiceret ved Kapteinens Paategning paa Konnossementet. Citantskabet paastaar derfor Godtgjørelse for 6 Dage efter den i Certepartiet vedtagne Sats, 4 d. pr. Reg. Ton pr. Dag med £ 72-16-0, tilligemed Renter og Omkostninger. Citantskabet tilførte dog ved Sagens Anhæng-

giggjørelse, at det ikke ønskede at opnaa nogen yderligere Fordel gjennem Rettergang (end den oprindelig forlangte Godtgjørelse for 4 Dage), og at det Beløb, som udover dette vilde blive tilkjendt Rederiet, atter underhaanden vilde blive refunderet Indstævnte med Fradrag af Sagens Omkostninger udover, hvad Indstævnte maatte blive tilpligtet at betale af disse.

Indstævnte, som under Forligsmæglingen for at opnaa mindelig Ordning tilbød at betale £ 10-0-0, har under Sagen nedlagt Paastand om Frifindelse og Tilkjendelse af Sagsomkostninger.

Forligsmægling blev anstillet, men uden Resultat.

Angaaende Tiden for Lastningen bestemmer Certepartiet, at Skibet skal lastes „as customary from tip in 6 — six — working days“. I Certepartiets trykte Text var tilføiet Ordene: „in regular turn as pr. usual colliery guarantee“, men denne Tirade er overstrøget.

Citantskabet gjør nu under Henvisning til et fremlagt Journaluddrag gjældende, at Skibet allerede Mandag den 31 December 1906 blev bogført for Lastning i Ny Dock, og at det hermed i Virkeligheden havde anmeldt sig lasteklart, idet der er en stadig Vexelvirkning mellem Dokmasteren og Afskiberne. Saasnart der er Plads, slippes Skibet derpaa ind i Dokken ($^1/_1$ 07) og saasnart Lasten er tilstede, faar Skibet derpaa Plads under Spruten. Da imidlertid Kapteinen har sendt en formel Notis den 2 Januar (Notisen er senere fremlagt i Kopi og viser sig at være dateret den 1 Januar), regner Citantskabet Liggedagenes Begyndelse fra Torsdag den 3 Januar. Da Lastningen først var tilendebragt den 15 Januar Kl. 6 Em., udkommer saaledes ialt 6 Overliggedage.

Det sees, at Skibet først kom under Spruten Lørdag den 5 Januar Kl. 6 Fm. Efter Journaluddraget var Skibet derpaa under Lastning ved Spruten følgende Dage:

Lørdag	den	5	Januar	fra	Kl.	6	Fm.—	Kl.	$11^1/_2$	Fm.
Mandag	„	7	„	„	„	4	„ -	„	6	Em.
Lørdag	„	12	„	„	„	2	„ —	„	1	Em.
Mandag	„	14	„	„	„	$12^1/_2$	„			

og fortsatte hele Døgnet.

Tirsdag den 15 Januar fortsattes Lastningen til Kl. 6 Em. Enkelte Klokkeslet stemmer ikke nøiagtig med den fra Indstævntes Side fremlagte (paa engelsk affattede) Opgave (Dok. 2 ad 3), men nogen væsentlig Afvigelse kan der ikke skjønnes at være.

Indstævnte gjør ligeoverfor Søgsmaalet først og fremst den

Indsigelse, at han ikke er rette Sagvolder. Indstævnte paaberaaber sig her følgende Passus i Certepartiet: „but Charterer is not responsible for any claim incurred at port of loading; demurrage etc. to be settled where due“.

Indstævnte oversætter denne Passus saaledes:

„Men Befragterne er ikke ansvarlig for nogen Fordring foraarsaget paa Lasteplads; Godtgjørelse for Overliggedage eller andet skal opgjøres paa det Sted, hvor det er opstaaet“.

Citantskabet maa imidlertid gives Medhold i, at denne Bestemmelse i det foreliggende Tilfælde ikke kan virke befriende for Indstævnte. Hvorledes Bestemmelsen i sig selv skal forstaaes, naar den findes i et Certeparti af Form som det mellem Parterne oprettede, er vistnok endel uklart. Men Meningen kan under enhver Omstændighed, saaledes som af Citantskabet fremholdt, ikke have været at borteliminere Skibets Ret til at blive lastet i den ved Certepartiet udtrykkelig vedtagne Liggetid. Hvis Indstævnte med Hjemmel af den citerede Passus skulde kunne paabinde Skibet at holde sig til Afskiberen i Garston (ɔ: en anden end Indstævnte), maatte Betingelsen herfor selvsagt være, at der kunde paavises en saadan Afskiber, som overfor Skibet havde paataget sig Befragterens Forpligtelse til at skaffe Skibet Last i den omkontraherede Liggetid. Noget saadant har Indstævnte ikke kunnet paavise. I Certepartiet findes ingen andre Parter end Citantskabet og Indstævnte, og der er heller ikke tilveiebragt nogen Legitimation for, at en Afskiber i England ved anden Kontrakt (med Indstævnte?) har overtaget den omhandlede Forpligtelse. Citantskabet har endog paastaaet, at det i Virkeligheden vistnok er Indstævnte selv, som er den egentlige Afskiber, idet han antages at have overtaget Lasten som Kjøber. Indstævnte har benægtet dette, men har intet nærmere oplyst om det virkelige Forhold. Indstævnte maa da fremdeles blive staaende som den ansvarlige, og da Citantskabet ingen Anledning har havt til at sagsøge Indstævnte i Garston, maa det være fuldt berettiget til at sagsøge ham hersteds.

Imidlertid findes det ikke nødvendigt at løse det omhandlede Spørgsmaal i dets hele Udstrækning. Det antages nemlig, at naar Skibsføreren ved Paategning paa Konnossementet alene har forbeholdt Erstatning for 4 Overliggedage, maa Indstævnte gives Medhold i, at Rederiet maa være bundet herved. Ialfald maa dette gjælde, naar der som in casu intet nærmere er oplyst om, at Skibsføreren i Garston tog noget yderligere Forbehold.

Hans Paategning paa Konnossementet maa da naturligen forstaaes som en Frafaldelse af yderligere Krav, om saadant maatte haves. Men i denne Udstrækning flyder Indstævntes Forpligtelse til at taale Søgsmaal direkte af hans Stilling som Lastemodtager, kfr. Sjøfartslovens § 154, hvis Anvendelse paa det foreliggende Tilfælde neppe kan være tvivlsom. At Indstævnte den $^{4}/_{8}$ eller $^{3}/_{4}$ 1907 (der nævnes begge Datoer) skal have sendt Skibets Mægler en Skrivelse om, at han kun modtager Lasten med den Reservation, at Overliggedagsgodtgjørelsen qu. er ham uvedkommende, (hvorimod Kapteinen paa sin Side protesterede), kan ikke fritage ham for Ansvaret, naar han alligevel modtager Lasten.

Spørgsmaalet bliver derfor, om Citantskabets Krav i sig selv er berettiget. Efter det Anførte er det tilstrækkeligt at undersøge, om der med Rette kan gjøres Krav paa Godtgjørelse for 4 Dage. Efter Journaluddraget var den sene Lastning foraarsaget ved Mangel paa Last. Indstævnte har bestridt, at der manglede Last, men den Omstændighed, at Skibet som anført gjentagne Gange blev forhalet til og fra Spruten synes at indeholde et vægtigt Bevis for, at Journaluddragets Anførsel er korrekt.

Under enhver Omstændighed synes det klart, at Indstævnte maa have Bevisbyrden for, at Forsinkelsen skyldes Aarsager, som kan ophæve hans Ansvar.

I saa Henseende paaberaaber Indstævnte sig, at Forsinkelsen skyldes Kapteinens Efterladenhed med Hensyn til at skaffe sig Plads ved Spruten. For denne Paastand mangler dog enhver Legitimation, og der mangler ogsaa Oplysning om, paa hvilken Maade Indstævnte mener, at Kapteinen her skulde have grebet ind. Efter Lasteforholdene i britiske Kulhavne vil en Skibsfører i Almindelighed vistnok ikke have det i sin Magt at faa lastet Skibet hurtigere, end Afskiberne og Dokautoriteterne i Forening maatte bestemme.

Videre paaberaaber Indstævnte sig, at efter Koutume skal Dampskibe have Privilegium paa at komme til at laste fremfor Seilskibe. Nærmere Oplysninger om denne Koutume foreligger ikke, specielt ikke om et Dampskib kan fortrænge et Seilskib, som allerede er kommet under Spruten. Naar Seilskibet som her har Krav paa at blive lastet i et vist Antal Arbeidsdage, kan imidlertid den omhandlede Koutume ikke antages at udvide Liggetidens Længde.

Videre paaberaaber Indstævnte sig, at Kapteinen ikke var villig til at betale Extraomkostningerne ved Overtidsarbeide Lørdags

Eftermiddage, og at Skibet derfor selv var Skyld i, at Lastning da ikke kunde finde Sted. Det skjønnes imidlertid ikke, at Skibet har nogen Forpligtelse til at udrede disse Extraomkostninger, som i Tilfælde maatte blive Befragterens (Afskiberens) Sag. Denne Indsigelse er derfor ubeføiet.

Ligesaa ubeføiet er Indstævntes næste Indsigelse om, at Liggetiden først skal begynde at løbe fra den Dag, da Skibet faar Tørn ved Spruten, og at de Dage, da Skibet blir halet væk fra Spruten, ikke skal medregnes i Liggetiden. Som af Citantskabet fremholdt, vil efter Praxis i britiske Kulhavne et Skib alene kunne komme til Spruten, naar og saalænge der findes Last til Skibet. Men dette afhænger af Afskiberen, og Skibet vilde derfor, hvis Indstævntes Paastand var rigtig, være helt afhængig af Afskiberens Forholdsregler. Dette kan ikke antages.

Videre paaberaaber Indstævnte sig, at Skibet først Fredag den 4 Januar efter Kl. 4 Em. forhalede ind i Ny Dock, og at Liggedagene derfor efter Sjøfartslovens § 118 først kan regnes fra Mandag den 7 Januar. Da imidlertid Skibet var kommet ind i Dokken allerede den 1 Januar og allerede da var paa behørig Lasteplads, vil Indsigelsen være at forkaste.

Endelig paaberaaber Indstævnte sig, at Notisen af 2 Januar kom for sent paa Dagen til, at Liggedagene kan regnes allerede fra den 3 Januar. Nærmere Oplysninger herom foreligger ikke. Da der imidlertid efter det Anførte er paaløbet 4 Overliggedage. selv om Tiden først regnes fra den 4 Januar, findes det ikke nødvendigt at indgaa nærmere herpaa.

Citantskabet vil saaledes være at tilkjende Godtgjørelse for 4 Overliggedage. Efter den af Citantskabet anvendte Norm ved Beregningen af Godtgjørelsens Størrelse, hvorimod ingen speciel Indsigelse er fremkommen, udgjør Godtgjørelsen herfor £ 48-10-8.

Indstævnte antages at maatte paalægges Sagens Omkostninger, der billiges med Kr. 200,00.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, H. A. H. Paulsen bør til Citantskabet, Bark „Kentigern"s Rederi betale £ 48-10-8 — firti otte Pounds ti Shilling otte Pence — enten i denne Myntsort eller i norske Penge efter Kurs paa Betalingsdagen, med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra den 3 April 1907, til Betaling sker.

Forøvrigt bør Indstævnte for Citantskabets Tiltale i denne Sag fri at være.

I Sagsomkostninger betaler Indstævnte til Citantskabet 200 — to Hundrede — Kroner.

Det Idømte at udredes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

2—11—1907.

M. C. Backer.

Enig:
6—11—1907.

W. P. Lorentzen.

7—11—1907.

C. Zernichow.

54.

Sø- og Handelsretten i København, den 11 September 1907.

Marineministeriet paa Grønsund Lodseris Vegne
(Kammeradvokaten)
mod
A/S „Det forenede Dampskibsselskab" ved dets administrerende Direktør, Admiral A. de Richelieu
(Overretssagfører Siesby).

Bestemmelsen i *Lov af 30 Marts 1906* om, at en Skibsfører, der mindst 3 Gange indenfor et Tidsrum af 3 paa hinanden følgende Aar har benyttet Lods i et Lodsfarvand, umiddelbart derefter ansees som farvandskjendt i det paagjældende Farvand, saa at han har Ret til at lade sig bugsere uden at benytte Lods — antages alene at fastslaa de Minimumsfordringer, der maa stilles til Føreren, for at han skal ansees som farvandskjendt.

Citanten Marineministeriet paa Grønsund Lodseris Vegne har under nærværende Sag paastaaet de Indstævnte A/S det forenede Dampskibsselskab kendt pligtige til at betale et Beløb af ialt 40 Kr. som Lodspenge i Anledning af, at den det Indstævnte Aktieselskab tilhørende Lægter Nr. 12 dels den 7 og dels den 18 Oktober forrige Aar er bleven bugseret gennem Grønsund af den samme Selskab tilhørende Damper „Læsø" uden Tilkaldelse af Lods eller Betaling af Lodspenge.

Det er in confesso, at Lægterens Fører i Virkeligheden er meget nøje kendt med det paagældende Farvand, idet han dels

som Ejer og Fører af en Skonnert, der var mere dybtgaaende end den her omtalte Lægter, i Løbet af 27 Aar en Mængde Gange i al Slags Vejr og under de forskelligste Forhold har besejlet Grønsund uden Benyttelse af Lods og dels efter at være indtraadt i Aktieselskabets Tjeneste som Lægterfører ligeledes mange Gange, deriblandt 31 Gange med den her omtalte Lægter, uden Lods har passeret Grønsund, bugseret af et af Selskabets Skibe.

Medens der aldrig tidligere hverken efter Lodsloven af 13 Juni 1879 eller Lov af 13 Marts 1903 om Tillæg til Lodsloven har været Tale om at fordre af den paagældende Lægterfører, at han skulde tage eller dog betale for Lods ved Passering af Grønsund. er det Ministeriets Mening, at der er sket en Forandring heri ved den under 30 Marts 1906 udstedte Lov om Ændring i den forannævnte Lov om Tillæg til Lodsloven. Naar det nemlig i Loven af 1906 hedder:

„Under Bugsering i Lodsfarvand skal Lodsernes Eneret til Lodsning anses for krænket, naar en i det paagældende Farvand ukendt Fører af et Fartøj lader sig bugsere gennem Farvandet uden at benytte Lods, og der vil da kunne gøres Ansvar gældende i Henhold til Lodslovens §§ 12 og 13. Naar en Skibsfører som saadan mindst 3 Gange indenfor et Tidsrum af 3 paa hinanden følgende Aar har benyttet Lods i et Farvand, anses han umiddelbart derefter som farvandskendt i det paagældende Farvand og har Ret til i dette at lade sig bugsere uden at benytte Lods. Denne Ret bevarer han, saalænge han mindst en Gang hver andet Aar, efter at han sidste Gang har benyttet Lods, som Skibsfører besejler det paagældende Farvand med eller uden Lods“,

gør Ministeriet gældende, at 2det Punktum i denne Bestemmelse maa forstaaes som indeholdende en udtømmende Definition af Ordene: „ukendt Fører“ i første Punktum, saaledes at den eneste Maade, hvorpaa en Skibsfører efter Loven som farvandskendt kan blive berettiget til at lade sig bugsere gennem et Lodsfarvand uden at betale Lodspenge, skulde være at han 3 Gange havde benyttet Lods i Farvandet, medens en noksaa hyppig stedfunden Navigering i Farvandet som selvstændig Fører og uden Lods skulde være uden Betydning.

Ministeriet henviser til, at Loven af 1906 fremkom, fordi den Regel, der ved Loven af 1903 var givet for at hindre, at Bugserbaadene gik Lodserne i Næringen ved faktisk at udføre Lodsgjerning, og som lød:

„Under Bugsering i Lodsfarvand skal Lodsernes Eneret anses for at være krænket saafremt Navigeringen ikke er ledet fra det bugserede Skib“,

havde vakt Misnøje dels paa Grund af de faktiske Tvivlspørgsmaal og Retstrætter, Bestemmelsen gav Anledning til, dels fordi det fra Skibsfartens Side gjordes gældende, at den Omstændighed, at Navigeringen ikke ledes fra det bugserede Skib ikke var noget Indicium for, at det bugserende Skib udførte Lodsgjerning. Ministeriet hævder nu, at naar man ved Loven af 1906 samtidig med at gaa over til at lægge Vægten paa det bugserede Skibs Førers Kendskab til Farvandet tillige indførte Regelen i det ovenfor citerede 2det Punktum, var det for at undgaa Tvivl og for til Beskyttelse for Lodserne ved en ganske simpel Regel, der muliggjorde en let Adgang til Kontrol, at indføre et fast Kriterium for, naar en Mand i Bugseringstilfælde var fritaget for at erlægge Lodspenge. Idet Ministeriet videre hævder, at Loven ikke vilde opnaa sit Formaal, hvis Regelen ikke var udtømmende, men Farvandskendskab kunde opnaas paa anden Maade, finder Ministeriet navnlig Støtte for sin Opfattelses Rigtighed i forskellige Udtalelser, som ere faldne under Forhandlingerne paa Rigsdagen, om Ønskeligheden af et saadant fast Kriterium.

De Indstævnte, der have paastaaet sig frifundne med Tillæg af Sagens Omkostninger, have dels hævdet, at Betydningen af et saadant Kriterium ikke bortfalder, fordi det ikke er afgørende i alle Tilfælde — i hvilken Henseende de Indstævnte ogsaa henviser til, at Kriteriets Betydning i hvert Fald svækkes ved det sidste Punktum i den ovenfor citerede Del af Loven —, og dels henvist til, at der under Lovens Forberedelse ogsaa er fremkommet forskellige Udtalelser, der forudsætte en anden Opfattelse. Loven er udarbejdet paa Grundlag af Betænkningen fra en Kommission bestaaende af Delegerede fra Sejlskibsvæsenet, Bugservæsenet og Lodsvæsenet; i denne Betænkning udtales det som samtlige Delegeredes Mening, at „Betingelsen for, at Lodsernes Eneret skal anses for krænket, maa være den, at en i det paagældende Farvand ganske ukendt Fører . . . . . benytter Bugserhjælp uden at tage Lods“. I samme Betænkning fremsættes Forslag til den Bestemmelse, der — i noget ændret Form — udgør 2det Punktum i den ovenfor citerede Del af Loven, men ligesom det efter det Oplyste maa betragtes som givet, at i hvert Fald Skibsfartens Delegerede gik ud fra, at Bestemmelsen kun skulde gælde den Fører, der aldrig tidligere havde navigeret i Farvandet som selv-

stændig Fører uden Lods-, Bugserings- eller anden lignende Hjælp, er den samlede Kommissions Betænkning affattet saaledes, at den heller ikke godt findes at kunne læses paa anden Maade.

Paa Grundlag af denne Betænkning blev Lovforslaget udarbejdet og det forelagdes Rigsdagen med udtrykkelig Hævdelse af — og herpaa lagdes der under Forhandlingerne fra flere Sider afgørende Vægt — at det var udgaaet af en Overenskomst mellem de interesserede Parter, at navnlig ogsaa Skibsfarten ønskede Lovens Vedtagelse i den foreliggende Form, og at Loven vilde virke som en Lettelse for Skibsfarten.

Rent bortset fra, at de fra Lovens Forarbejder hentede Fortolkningsdata saaledes snarest tale imod den af Ministeriet hævdede Opfattelse og bortset ligeledes fra, at Lovens Brug af Ordet farvandskendt efter denne Opfattelse vilde være højst unaturlig og at dens Regel vilde hjemle en baade mod Skibsfartens Interesser og mod Lodslovgivningens Grundprincip stridende Lodstvang. idet enhver nok saa farvandskendt Fører vilde blive pligtig 3 Gange at tage Lods i et Lodsfarvand for at faa Ret til der at lade sig bugsere uden Lods, maa der allerede af den Grund gives de Indstævnte Medhold, at Loven ikke saaledes som den er affattet, findes ret vel at kunne forstaas paa den af Ministeriet hævdede Maade. Der er intet i Lovens Ord, der antyder at 2det Punktum skulde indeholde en udtømmende Definition paa Ordet „ukendt Fører“; efter Sætningsforbindelsen maa Regelen naturlig forstaas som angivende de Minimumsfordringer, der maa stilles til en ikke paa anden Maade farvandskendt Fører, for at han kan betragtes som farvandskendt“ i Lovens Forstand.

De Indstævnte vil saaledes være at frifinde, hvorhos Citanten maa betale dem Sagens Omkostninger med 45 Kr.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte, A/S Det forenede Dampskibsselskab bør for Tiltale af Citanten, „Marineministeriet“ i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger betaler Citanten til de Indstævnte med 45 Kr. inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

I. Koch.

C. F. Maegaard. C. A. Jørgensen. A. V. Knudsen. C. Jessen.

NORGES SJOFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

udgivet af

Bestyrer i Nordisk Skibsrederforening

J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 21	Aargang VIII	1907.

55.

Norges Høiesteret, den 1 November 1907.

Deutsche Transport-Versicherungs-Gesellschaft
(Advokat Harald Koss)
mod
Ragna Hammers Konkursbo
(Advokat Vilhelm Heiberg).

Den i Samlingens Aargang VII som No. 79 (Side 370 ff.) optagne Dom, afsagt af Sjøretten i Christiania, omstødes af Høiesteret, idet Høiesteret anser det bevisliggjort, at Lægterne havde tiltraadt Reisen i usjødygtig Stand. Bestemmelsen i *den norske Sjøforsikringsplans § 43, 2 a* kommer til Anvendelse ogsaa ved Forsikring af Ladning, som tilhører Rederiet.

Assessor *Hagerup-Bull:* Ved Christiania Sjørets Dom af 29 November 1906 blev i nærværende Sag saaledes kjendt for Ret: „Indstævnte, Deutsche Transport-Versicherungs-Gesellschaft, bør til Citantskabet, Fru Ragna Hammers Konkursbo betale Kr. 8080 — otte Tusinde og otteti — Kroner med Fradrag af, hvad der ved et paa begge Parters fælles Bekostning optaget Skjøn ansættes som en passende Fragt for de benyttede Lægtere,

„Mary“ & „Jean Baptiste“ under den omhandlede Reise i September 1904 fra Lastepladsen, Hyggen Teglværk i Drammensfjorden til Stockholm (i Fradraget dog ikke medtaget den til Slæbebaaden „Skagerak“ udbetalte Buxergodtgjørelse).

Af Restbeløbet svares 4 - fire — af Hundrede i aarlig Rente fra den 9 August 1905, til Betaling sker.

Sagens Omkostninger ophæves.

At efterkommes o.s.v.“.

Denne Dom er af Deutsche Transport-Versicherungs-Gesellschaft ved Stævning af 8 Januar 1907 og af Frn Ragna Hammers Konkursbo ved Kontrastævning af 8 Mai næstefter indbragt for Høiesteret. Forsikringsselskabet har nedlagt saadan Paastand: „At Hovedappellantskabet, Deutsche Transport-Versicherungs-Gesellschaft frifindes for Kontraappellantskabet, Fru Ragna Hammers Tiltale og hos sidstnævnte tilkjendes Procesomkostninger for Sjøretten og Høiesteret“.

Konkursboet har nedlagt Paastand:

„*Principalt:* At Deutsche Transport-Versicherungs-Gesellschaft tilpligtes at betale til Fru Ragna Hammers Konkursbo Kr. 8080 — med lovlige Renter.

Subsidiært: At Sjørettens Dom stadfæstes.

For begge Tilfælde: At Deutsche Transport Versicherungs-Gesellschaft tilpligtes at betale til Fru Hammers Konkursbo Processens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret“.

Med Hensyn til Sagens faktiske Omstændigheder henviser jeg til den i Sjøretsdommen givne Fremstilling. Under Sagens Henstaaen ved Høiesteret har Kontraappellanten. Fru Ragna Hammers Konkursbo ladet optage et Tingsvidne ved Christiania Sjøret, hvorunder den ved Hyggen Teglværk ansatte Værksmester er bleven ført som Vidne og har vedtaget en af ham under 18 Mai 1907 afgiven Erklæring angaaende de to i Sagen omhandlede Lægteres Forfatning før deres Afreise. Denne Erklæring gaar i det hele ud paa, at begge Lægtere har været i sjødygtig Stand. og under Vidneførselen har Vidnet nærmere forklaret sig i samme Retning. Derhos har Vidnet med Hensyn til den under Sagen omhandlede Reparation af „Jean Baptiste“ forklaret, at det ikke var sagt Tømmermændene, at de maatte gjøre sig færdige paa 4 Dage, hvad man efter deres Vidneprov maatte faa Indtryk af: de fik, siger Værksmesteren, kun Paalæg om at skynde sig og altsaa gjøre Skibet fuldstændig tæt. I Overensstemmelse med. hvad der af Hammer som 1ste Hovedvidne under Sagen er udtalt.

forklarer Værksmesteren derhos, at da Tømmermændene reiste, udtalte de udtrykkelig til Hammer og ham, at nu var Lægterne i god Stand.

Hovedappell. har her for Høiesteret som Indsigelser, der skulde lede til Frifindelse, paaberaabt sig følgende Omstændigheder: *For det første*, at den Forsikrede skulde have tilsidesat den ham efter Forsikringsplanens § 28 paahvilende Forpligtelse til at give Oplysning om Lægternes mislige Tilstand; *for det andet*, at Skaden skulde være en Følge af, at Lægterne havde tiltraadt Reisen i usjødygtig Tilstand eller utilbørlig lastet, hvilket efter Planens § 43. 2 a medfører Ansvarsfrihed for Assurandøren; *for det tredie*, at den Forsikrede selv havde været Skyld i Skaden, hvoraf vilde følge, at Assurandøren efter Planens § 43, 1 bliver ansvarsfri. Paa sin Side har Konkursboet imødegaaet disse Indsigelser, og hvad specielt angaar den Indsigelse, som ogsaa for Høiesteret i Proceduren har været mest omhandlet, nemlig den som hentes fra Planens § 43, 2 a, har Konkursboet ikke blot benægtet, at Lægterne ved Afgangen var usjødygtige eller utilbørlig lastet, men Boet har ogsaa gjort gjældende, at den nævnte Bestemmelse overhovedet ikke kommer til Anvendelse paa Skade, som Rederiet lider paa det tilhørende Varer. Boet gjør gjældende, at det forsaavidt er Planens § 43, 4, som kommer til Anvendelse, ligesaavel naar Varerne tilhører Rederiet, som naar de tilhører andre. Boet mener med andre Ord, at Reglen efter Planens heromhandlede Bestemmelser er den samme som efter Sjøfartslovens § 249, 1, hvilken sidste Regel efter sine udtrykkelige Ord kun kommer til Anvendelse ved Forsikring „af Skib eller Fragt“ for Rederiets Regning.

I denne Opfatning mener jeg Boet ikke kan gives Medhold. Planen i sin nugjældende Skikkelse er som bekjendt vedtaget i September 1894, altsaa vel 1 Aar efterat Sjøfartsloven var emaneret. Det er da selvsagt, at man ved Planens Udarbeidelse paa ethvert Punkt maa have holdt sig for Øie, hvorvidt de Bestemmelser, man vedtog, stod i Overensstemmelse med eller afveg fra Sjøfartslovens tilsvarende Bestemmelser. Ligesom det sees af Sjøfartslovens Motiver, at man ved dens Udarbeidelse har været opmærksom paa, at Udkastet til Loven paa dette Punkt ved Indskyden af de af mig udhævede Ord fik en Affatning, der ikke stemte med Sjøforsikringsplanen i den tidligere Skikkelse, saaledes er det givet, at man ved her at opretholde Sjøforsikringsplanens Bestemmelser i dens tidligere Affatning, ogsaa maatte være op-

mærksom paa og ville de Afvigelser fra Sjøfartsloven, som fandt sit Udtryk i Ordlyden. At dette har været Tilfældet, bliver saamegetmere evident, fordi det af Forhandlingerne om Sjøforsikringsplanen fremgaar, at man paa et andet Punkt i denne §, nemlig i Slutningspassussen under No. 2, har indskudt Ordene „af Skib eller Fragt“, og derved i en anden Anvendelse har stillet Rederiet som Ladningseier gunstigere end qva Skibseier eller Bortfragter. Det maa da aabenbart have været med velberaad Hu, man ikke har gjort den tilsvarende Forandring i Ingressen til § 43, 2. Under Forhandlingerne blev det udtalt, at vedkommende Komité havde fundet det ubilligt, at den i No. 2, sidste Led, omhandlede Afkortning skulde ramme Ladning, som er Rederiets Eiendom, og at det var derfor, Tilføielsen i Passussen var gjort. Det viser altsaa, at man har været fuldt opmærksom paa, at om Tilføielsen ikke blev gjort, saa vilde Afkortningen ogsaa ramme Rederiet tilhørende Ladning. Paa samme Maade maa, da der i Ingressen til No. 2 ikke er gjort nogen Tilføielse, der indskrænker Reglen til at gjælde Skib og Fragt, Skade ligesaavel paa Rederiet tilhørende Ladning som paa Skib og Fragt blive Assurandøren uvedkommende, naar den er en Følge af Fartøiets ved Afgangen usjødygtige Tilstand eller dets utilbørlige Lastning.

Spørgsmaalet om, hvorvidt Forsikringsselskabet skal gives Medhold i sin heromhandlede Indsigelse, maa saaledes efter min som efter Sjørettens Opfatning bero paa, hvorvidt det kan siges at have ført Bevis for, at Lægterne tiltraadte Reisen i usjødygtig Tilstand eller utilbørlig lastet, og at Ulykken var en Følge heraf. Medens Sjørettens Flertal som af mig før anført har fundet, at dette Bevis ikke var tilveiebragt af Forsikringsselskabet, har en Minoritet, det ene af de sjøkyndige Medlemmer, fundet fyldestgjørende Bevis tilveiebragt og paa Basis heraf stemt for Forsikringsselskabets Frifindelse.

Jeg har fundet det her foreliggende Spørgsmaal meget tvivlsomt, men jeg er sluttelig bleven staaende ved det samme Resultat som Sjørettens Minoritet. Reisens Forløb, saaledes som den nærmere er fremstillet i Sjøretsdommens Præmisser, maa, som ogsaa af Sjøretten fremhævet, vække Formodning om, at Lægterne har tiltraadt den i usjødygtig Tilstand. Da Lægterne sank og i det nærmest forudgaaende Tidsrum har der aabenbart ikke været noget særlig haardt Veir. I „Mary“s Journal betegnes Vindens Styrke som „Bramseil Bris“, i „Jean Baptiste“s Journal vistnok som „Kuling“, men i Journaluddraget for Slæbebaaden „Skagerak“

udtrykkelig derhen, at der ingen Kuling var. Derimod sees der at have været nogen Sjø, men alt ialt efter alle de foreliggende Oplysninger — Journal, Journaluddrag og Vidneforklaringer — maa det have været et Veir af ikke haardere Beskaffenhed, end man ganske ordinært maatte være forberedt paa. Naar da begge Lægtere springer læk og i Løbet af ganske kort Tid synker, saa mener jeg, at der foreligger en Formodning for Fartøiernes Usjødigtighed, som gjør, at man maa godtage et positivt Bevis for Fartøiernes Tilstand ved Afreisen, som kan være adskillig svagere, end hvad man, bortseet fra hin Omstændighed, maatte kræve. Ogsaa med Hensyn til de Oplysninger, som foreligger om Skibenes Tilstand før Afreisen, henviser jeg til Sjøretsdommens Præmisser og til, hvad jeg før har nævnt om det nu af Værksmesteren ved Hyggen Teglværk afgivne Vidneprov. Med Hensyn til Lægteren „Mary"s Tilstand skal jeg dog tilføie, at 4de Kontravidne, en af de Tømmermænd, som blev tilkaldt til Reparation af „Jean Baptiste", har forklaret, at han under sit Arbeide paa denne Lægter saa et Hul paa „Mary"s Styrbords Side omtrent ved Fokkerøstet omtrent 2 Fod over Vandlinjen og antagelig henved et Par Fod under Vaterbordet. Hullet var saa stort, at Vidnet kunde se ret ind paa Ladningen. Vidnet varskoede „Mary"s Fører om Hullet, og dette blev derpaa drevet. Jeg mener, at naar en Lækage af denne Beskaffenhed er blevet ubemærket af Skibets egne Folk og af dem, som havde med Lastningen at gjøre, eller der ialfald ikke er gjort noget ved den, før udenforstaaende tilfældig blev opmærksomme paa Forholdet og foranledigede Istandsættelse, saa støttes Formodningen om, at Lægterne i det Hele har været i en skrøbelig Forfatning, ogsaa bortseet fra den Lækage i Bougen, som 1ste Kontravidne har udtalt sig om og som ikke lod sig finde. Hvad „Jean Baptiste" angaar, er de positive Oplysninger om Lægterens mislige Forfatning mere udtømmende end for „Mary"s Vedkommende. Naar Sagens 1ste Hovedvidne Hammer og Tingsvidnet, som af mig før nævnt, har provet, at Tømmermændene, da de reiste, udtrykkelig skulde have sagt, at nu var „Jean Baptiste" i god Stand, saa maa jeg gaa ud fra, at denne Forstaaelse af Tømmermændenes Udtalelse (en Forstaaelse, som staar i den bestemteste Strid med deres Vidneforklaringer) maa hvile paa en Misforstaaelse. Tømmermændene havde ikke havt Anledning til at drive Fartøiet udenbords engang saa langt ned som de kunde komme, naar Skibet var ulastet, idet Indlastningen allerede var begyndt, da de tog fat paa sit Arbeide. Og naar det

forklares af Tingsvidnet, at Tømmermændene ikke havde noget *Paalæg* om at gjøre sig færdige paa de 4 Dage, hvori deres Arbeide faktisk varede, saa maa det erindres, at efter hvad der baade ved „Jean Baptiste"s Journal og ved Vidneforklaringen er godtgjort, begyndte Lastningen paanyt allerede under Tømmermændenes Arbeide og var fuldført samme Dag, som de sluttede. Ogsaa Tingsvidnet udtaler forøvrigt som sin Mening, at „Jean Baptiste" var blevet noget gissen ved at ligge oplagt, som den havde i længere Tid, om end Vidnet følte sig sikker paa, at dette vilde aftage, efterat Skibet havde ligget lastet en Tid.

Naar det af Sjøretten er bleven fremholdt, at Fordringerne til Lægteres Sjødygtighed maa stilles lavt, fordi de i Reglen er gamle udrangerede Skibe, som ikke længere er skikkede til at gaa i almindelig Skibsfart, eller som det ialfald ikke længere lønner sig at holde i saadan, saa maa det mærkes paa den ene Side, at der her er Tale om Lægtere, som skulde anvendes ikke blot indenskjærs, men til en saa lang Fart som fra Kristiania rundt Kysten til Stockholm og det med en saa slem Last som Mursten og ved Høstjevndøgntid. Og paa den anden Side finder jeg at maatte give Appell. Medhold i, at nogen reduceret Fordringer med Hensyn til *Evnen til at flyde* ikke godt kan kræves gjort gjældende med Hensyn til Lægtere i Modsætning til andre Fartøier.

Det bliver efter dette mit Resultat, at Hovedappell. frifindes for Kontraappell.'s Tiltale, og jeg finder derhos, at Kontraappell. ikke kan undgaa at tilsvare sin Modpart Sagens Omkostninger for begge Retter.

Konklusion:

Deutsche- Transport-Versicherungs-Gesellschaft bør for Fru Ragna Hammers Konkursbos Tiltale i denne Sag fri at være.

I Procesomkostninger for Sjøretten og Høiesteret betaler Konkursboet til Forsikringsselskabet 500 — fem Hundrede — Kroner.

Assessor *Blom:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

Extraordinær Assessor, Byretsassessor *Prydz*, konst. extraordinær Assessor, Byretsassessor *Hambro*, Assessor *Birkeland*, extraordinær Assessor. Lagmand *Thinn* og Justitiarius *Lochen:* Ligesaa.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

56.

Sø- og Handelsretten i København, den 19 September 1907.

Handelsfirmaet Chas. H. Christensen
(Overretssagfører A. Damm)
mod
Rhederiet for Dampskibet „Commercial“ ved dets Befuldmægtigede, Skibsmæglerne Petersen, Møller & Hoppe
(Højesteretssagfører Asmussen).

Et Skib befragtes for en Reise med en fuld og komplet Ladning Kul og/eller Blokjern og/eller Staalmateriale og/eller gode almindelige Handelsvarer. Rederiet ansees ikke ansvarligt for Tab, forvoldt Befragterne ved at Skibet ikke kunde indtage en Del af det for Afskibning bestemte Staalmateriale, fordi Længderne af Materialet var for store. Befragterne ansees forpligtede til at betale Dødfragt, fordi Skibet af denne Grund ikke fik en fuld Dødvægtsladning.

I Følge et den 29 Januar d. A. gennem de herværende Skibsmæglere Petersen, Møller & Hoppe mellem Herr E. Johnsson af Høganæs som Rheder af Dampskibet „Commercial“, Kaptajn P. Nilsson og Sagsøgerne, Handelsfirmaet Chas. H. Christensen afsluttet i det engelske Sprog affattet Certeparti skulde det nævnte Dampskib, hvis Bæreevne angaves til 600 Tons Dødvægt eller der omkring, saa hurtigt som muligt afgaa til indtil 3 eller 4 Ladningskajer ved Tees og fra Befragternes Pladsagenter indtage en fuld og komplet Ladning af Kul og/eller Blokjern og/eller Staalmateriale og/eller gode almindelige Handelsvarer i et Kvantum, der ikke oversteg, hvad Skibet med Sikkerhed kunde laste og bære, og dermed afsejle til Gøteborg og København. Fragten var fastsat til 7 sh. 6 p. pr. Ton og det var bestemt, at Damperen, naar den var klar til at indtage Ladning, skulde lastes saa hurtigt den kunde modtage. Losningen, som det stod Ladningsmodtagerne frit for at foretage ved deres egne Folk, saaledes at Kaptajnen afholdt de sædvanlige Udgifter, skulde ligeledes foregaa saa hurtigt som muligt, efterat Damperen var meldt klar til at losse. For Overliggedage, hvis Antal var fastsat til 10, skulde der betales 8 sh. pr. løbende Time. Som Afskibere af Ladningen opgaves Sagsøgernes Agenter, D'Herrer English & Co. i Middlesbrough, ved hvem Skibet derhos skulde udklareres paa Toldsted

i Ladningshavnen. Den 1 Februar næstefter ankom „Commercial" til Middlesbrough, og Kaptajn Nilsson modtog samme Dag en Skrivelse fra English & Co. indeholdende Meddelelse om de Ladepladser, hvor Ladningen, der opgaves at bestaa af Rujern, Staalmateriale m. m., skulde indtages. Det bemærkedes i denne Skrivelse, at det var af Vigtighed; at Rujernet stuvedes plant, fordi Københavns og Gøteborg Godset vilde blive lange tunge Varer, maaske op til 35 Fod eller saa i Længde. Indladningen begyndte samme Dag om Eftermiddagen, idet der indtoges Rujern i Storrummet, og der fortsattes dermed ved forskellige Ladepladser den 2, 3 og 4 s. M. Efterat Skibet derpaa den sidstnævnte Dag var fortøjet ved Tees Wharf Middlesbrough, begyndtes der den følgende Morgen, den 5 Februar med Indladning af Jern- eller Staalbjælker; men Arbejdet standsede Kl. 11 Formiddag, fordi Kaptajnen, idet Godset, som nu skulde indlades, bestod af Staalmaterialier af indtil 40 Fods Længde, oplyste, at dette Gods paa Grund af dets store Længde ikke — i al Fald ikke altsammen — kunde stuves i de endnu ledige Rum i Skibet. English & Co. telegraferede i Anledning heraf samme Dag til Sagsøgerne, at „Commercial"s Agterrum var for kort, og at de derfor i Stedet vilde indlade Rujern til København og annulere Certepartiet med Hensyn til den for Gøteborg bestemte Del af Ladningen, og da Sagsøgerne, ligeledes ved Telegram protesterede herimod, gentog English & Co. i et Telegram af 6 Februar deres nævnte Forslag, idet de henviste til, at Skibet ellers vilde blive usødygtigt. Sagsøgerne fastholdt imidlertid deres Standpunkt, og den 7 Februar telegraferede English & Co., at „Commercial"s Kaptajn forsøgte at stuve saa meget som muligt af Ladningen til Gøteborg. Overensstemmende hermed blev Indladningen — der imidlertid havde været standset, i hvilken Anledning Kaptajn Nilsson den 6 Februar lod optage Protest for en Notarius i Middlesbrough — genoptaget den 7 Februar og derefter fortsat uden videre Ophold indtil den 9 Februar om Aftenen, da den sluttedes, idet en Del af de lange Staalmaterialier blev anbragt i den endnu ledige Del af Storrummet og en Del paa Dækket. Det er imidlertid givet paa den ene Side, at Skibet paa denne Maade ikke fik fuld Ladning, og paa den anden Side, at der maatte eftersendes en Del baade af de til Gøteborg og de til København bestemte lange Staalmaterialier, fordi Skibet ikke kunde indtage dem. Den 9 Februar om Aftenen afsejlede „Commercial" til Gøteborg, uden at Kaptajnen forinden havde underskrevet Konnossementer, idet English & Co. — som

det maa antages i Henhold til Aftalen med Kaptajnen — efter Afrejsen underskrev saadanne paa hans Vegne og eftersendte dem. Da Skibet derefter den 13 Februar ankom til Gøteborg, kunde Losningen ikke strax paabegyndes, fordi den derværende Ladningsmodtager endnu ikke havde modtaget Konnossement. Dette medførte en Forsinkelse af $^1/_2$ Dag, og Kaptajn Nilsson gjorde nu Fordring paa Godtgørelse for $2^1/_2$ Overliggedage med ialt 439 Kr. 20 Øre, hvilket Beløb Ladningsmodtageren for at undgaa videre Forsinkelse betalte uden Forbehold. Efter i Gøteborg at have udlosset det dertil bestemte Gods, som udgjorde Tons 95-6-4-0, afsejlede „Commercial“ den 16 Februar til København, hvor Losningen begyndte den 18 Februar Kl. 10,45 Formiddag og afsluttedes den 21 s. M. Kl. 6,45 Eftermiddag. Sagsøgerne udførte som Ladningsmodtagere hele Losningen med deres egne Folk. Da Kaptajn Nilsson fandt Losningen forsinket, tilskrev han den 20 Februar Sagsøgerne, at Damperen i hvert Fald ikke kunde holdes udover $2^1/_2$ Dag for det Parti, der skulde losses i København, og at han derfor regnede sin Lossetid for udløben med den 20 Februar og forlangte Overliggedagspenge fra den 21 om Morgenen.

Sagsøgerne havde nægtet at betale Fragt af det i København udlossede Parti, idet de formene at have større Modkrav, og da „Commercial“s Rhederi kun tildels har anerkendt disse og derhos har gjort Krav paa Overliggedagspenge i Anledning af Opholdet i København og paa Dødfragt, have Sagsøgerne i Henhold til en foreløbig Opgørelse af de Krav, som Rhederiet har anerkendt, hos Mæglerfirmaet Petersen, Møller & Hoppe deponeret 1450 Kr. til Sikkerhed for Rhederiets Restkrav, idet nævnte Mæglerfirma derhos har samtykket i at modtage Stævning paa Rhederiets Vegne. Sagsøgerne have derefter her under Sagen paastaaet Rhederiet ved dets nævnte Befuldmægtigede tilpligtet at tilbagebetale det deponerede Beløb med Renter heraf 5 % aarlig fra Stævningens Dato, den 5 Marts d. A., medens de Indstævnte paastaa sig frifunden. Begge Parter paastaa sig tilkendt Sagens Omkostninger.

Efter den mundtlige Procedure i Forbindelse med det foreliggende Skriftgrundlag ere Parterne enige om, at det i København udlossede Parti andrager Tons 442-5-0-21 og at Fragten heraf beregnes til 3033 Kr. 34 Øre. Det er fremdeles uomtvistet, at der heri skal fradrages *dels* Udgifter, som English & Co. har afholdt paa Skibets Vegne, og som de Indstævnte have anerkendt

med 1636 Kr. 05 Øre, medens Sagsøgerne have opgivet dem til 1684 Kr. 19 Øre, altsaa 48 Kr. 14 Øre mere, *dels* Sagsøgernes Krav paa Refusion af Losningsudgifter, hvilket de have beregnet til 90 Øre pr. Ton eller 398 Kr. 13 Øre, medens de Indstævnte gøre gældende, at der kun bør beregnes 75 Øre pr. Ton eller 331 Kr. 73 Øre. Sagsøgerne fordre endvidere, foruden nogle mindre Beløb af tilsammen 48 Kr. 52 Øre, at de Indstævnte skulle tilbagebetale de i Gøteborg udbetalte Overliggedagspenge til Beløb 439 Kr. 20 Øre og erstatte dem deres Udgifter for Eftersendelse af Gods til Gøteborg med 120 Kr. 72 Øre og til København med 576 Kr. 89 Øre, hvorimod de Indstævnte bestride, at Sagsøgerne have Krav herpaa, og hævde, at Sagsøgerne tværtimod ere pligtige at betale Dødfragt opgjort til 420 Kr. fordi „Commercial“ ikke fik fuld Ladning som betinget i Certepartiet. Endelig gjorde Indstævnte Fordring paa Overliggedagspenge for 12 Timer med 87 Kr. 89 Øre paa Grund af Forsinkelse med Udlosningen i København.

Sagsøgerne gøre til Støtte for deres Krav paa Tilbagebetaling af Overliggedagspenge og paa Erstatning for deres Udgifter til Eftersendelse af Gods gældende, at Skibet ved Certepartiet var garanteret at kunne indtage en fuld Ladning uden anden Begrænsning end, at i Følge en Slutningsbestemmelse i Certepartiet intet enkelt Stykke maatte veje over 1 Ton, og at Skibets Fører har været pligtig til at sørge for at holde Plads til de Staalmaterialier af optil 40 Fods Længde, som skulde indlades, hvorom Bortfragterens Agenter allerede ved Certepartiets Oprettelse vidste Besked. De formene derfor, at de Indstævnte skulle erstatte dem de ved Skibets Undladelse af at modtage den fulde tilbudte Ladning bevirkede Udgifter, og at Afbrydelsen af Indladningsarbejdet, der skyldtes Kaptajnens Vægring ved at modtage de lange Materialier, maa tilregnes ham, hvad der ligeledes gælder om Forsinkelsen i Gøteborg der hidrørte fra, at Konnossementet ikke strax var tilstede.

I Certepartiet, der er udfærdiget ved Udfyldelse af en trykt Blanket, findes efter Bestemmelserne om Fragten indskudt en haandskreven Sætning, der lyder saaledes: „Steamer is guaranteed to load full dead weight cargo“. Denne Sætning er i den af Sagsøgerne fremlagte af en autoriseret Translatør besørgede Oversættelse af Certepartiet gengivet: „Damperen er garanteret i Stand til at indtage en fuld Dødvægt Ladning“, og Rigtigheden af denne Oversættelse er bekræftet ved en fremlagt Erklæring

fra en anden Translatør. De Indstævnte hævde derimod, at Sætningen bør oversættes: „Det garanteres Damperen, at den kommer til at indtage fuld Dødvægt Ladning“, idet Hensigten har været at sikre Skibet mod Fragttab for det Tilfælde, at der blev indladet lette Varer i det, og de have til Støtte for denne Oversættelse paaberaabt sig en af en tredie Translatør afgiven Erklæring, som giver dem Medhold, samt en Erklæring fra den Skibsmægler, der affattede Certepartiet, og som i Erklæringen udtaler, at han med Sætningen tilsigtede at skaffe Skibet den af de Indstævnte afgivne Garanti. Idet Retten efter det saaledes foreliggende ikke finder at kunne give nogen af de to Oversættelser Fortrinet, maa der ved Certepartiets Fortolkning bortsees fra den nævnte af begge Parter paaberaabte Sætning. Det skønnes nu ikke at kunne udledes af Certepartiet, at Bortfragteren har forpligtet sig til at modtage Staalvarer af hvilkesomhelst Dimensioner, og idet Sagsøgernes Anbringende om, at Mægleren ved Certepartiets Affattelse vidste, at der skulde indlades Staalmaterialier af indtil 40 Fods Længde, ikke er bevist mod de Indstævntes Benægtelse, der er støttet ved en Udtalelse fra Mægleren i hans forannævnte Erklæring, findes Kaptajnens Vægring ved at modtage den resterende Del af Ladningen i saadanne Længder at have været berettiget. Det er nemlig oplyst, at saadanne Længder kun kunde anbringes i Storrummet — derimod ikke i Agterrum og Forrum — og at Pladsen i Storrummet for den største Del var optaget af det tidligere indladede Rujern. hvorhos der maa gives de Indstævnte Medhold i, at Kaptajnen. ikke, fordi han af Meddelelsen fra English & Co. vidste, at der vilde fremkomme lange Staalmaterialier. der for en Del vare bestemte til Gøteborg og derfor maatte indlades sidst, har skullet lade saaledes, at han først fyldte Agterrum og Forrum og holdt Storrummet ledigt, idet en saadan Indladningsmaade under Hensyn til Vægten af det indladede, maatte ansees farlig for Skibet. De Indstævnte kunne som Følge heraf ikke anses pligtige at erstatte Sagsøgerne disses Udgifter ved Eftersendelse af Gods, og det vil ej heller kunne paalægges de Indstævnte at tilbagebetale den i Gøteborg modtagne Liggedagsgodtgørelse, da i al Fald det ved Indladningen i England stedfundne Ophold maa tilskrives Sagsøgernes uberettigede Forlangende om, at Skibet skulde modtage alle de lange Staalmaterialier, og da det derhos maa blive afgørende til Fordel for de Indstævnte, at Ladningsmodtageren i Gøteborg udbetalte den paagældende Sum uden Forbehold. Der-

imod findes de Indstævntes Krav paa at erholde Godtgørelse for Dødfragt under de foreliggende Omstændigheder hjemlet ved Certepartiet. idet dettes Bestemmelse om, at Skibet skulde modtage en fuld og komplet Ladning under Hensyn til, at Fragten skulde betales efter Vægt, og idet der som nævnt maa gaas ud fra, at Sagsøgerne ikke underrettede Rhederiet eller Mægleren om, at der var Spørgsmaal om Transport af extraordinært lange Staalmaterialier, maatte medføre en Forpligtelse for Befragterne til at skaffe Skibet en Ladning af passende Dimensioner af en saa stor Vægt, som Skibet kunde bære, nemlig, efter hvad der maa anses uomtvistet, 600 Tons, saaledes at Bortfragterne blev berettiget til at kræve Fragt af, hvad der kom til at mangle. De Indstævntes Beregning af Dødfragten til 420 Kr., maa derhos efter det oplyste om Vægten af den indtagne Ladning henholdsvis til Gøteborg og til København anses passende. Endelig findes de Indstævnte berettigede til den for Opholdet i København forlangte Liggedagsgodtgørelse, da der maa gives dem Medhold i, at Udlosningen burde have været tilendebragt den 20 Februar.

Hvad dernæst angaar de øvrige Punkter, hvorom der er Tvist, bemærkes, at Sagsøgerne ikke have godtgjort, at English & Co. have haft større Udlæg end de af de Indstævnte anerkendte 1636 Kr. 05 Øre, og at det efter det foreliggende maa antages, at 75 Øre pr. Ton er en passende Godtgørelse for Sagsøgernes Udgifter ved Losningen. De Indstævnte kunne derhos ikke anses pligtige til at godtgøre Sagsøgerne de af dem fordrede 48 Kr. 52 Øre, hvoraf 6 Kr. 87 Øre kræves for Protestomkostninger og 32 Kr. 50 Øre for Telegramudgifter i Anledning af Opholdet i England, medens 9 Kr. 15 Øre skulle repræsentere Værdien af nogle af Sagsøgerne anskaffede Maatter, der anvendtes ved Indladningen, men ikke bleve tilbageleverede, i hvilken sidste Henseende bemærkes, at Maatterne maa forudsættes at være blevne værdiløse ved den anførte Brug, samt at det i al Fald nærmest maa tilskrives Sagsøgerne selv, at de, som udførte Losningen ved deres egne Folk, ikke fik Maatterne tilbage.

Efter det Anførte skal der til Fragtbeløbet, 3033 Kr. 34 Øre, lægges 420 Kr. for Dødfragt og 87 Kr. 89 Øre for Liggedagspenge, medens der kun skal fradrages 1636 Kr. 05 Øre for de af English & Co. gjorte Udlæg og 331 Kr. og 93 Øre for Sagsøgernes Udgifter ved Losningen. Da de Indstævntes Tilgodehavende saaledes overstiger den deponerede Sum af 1450 Kr., ville de være at frifinde for Sagsøgernes Tiltale.

Sagens Omkostninger findes Sagsøgerne at burde tilsvare de Indstævnte med 150 Kr.

Under Sagen foreligger ingen Stempelovertrædelse.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte, Rhederiet for Dampskibet „Commercial" ved dets Befuldmægtigede, Skibsmæglerne Petersen, Møller & Hoppe bør for Tiltale af Sagsøgerne Handelsfirmaet Chas. H. Christensen i denne Sag fri at være.

I Sagsomkostninger til Sagsøgerne betale de Indstævnte 150 Kr., der udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

M. V. Kirketerp.

C. F. Maegaard. C. Jessen. P. Madsen. Gustav Hecksher.

57.

Christiania Sjøret, den 14 November 1907.

Skibsreder Siegv. O. Larsen
Overretssagfører Vik, Stavanger
mod
Sekretær N. A. Thrap
Advokat J. Smith.

En Aktionær i et Skibsaktieslskab ansees ikke personlig ansvarlig for nogen Andel af Præmie for Assurance tegnet af Selskabets Disponent, idet der intet forelaa oplyst om, at han havde givet Disponenten Fuldmagt til at tegne saadan Assurance for hans Regning.

Ved Sjøretsstævning berammet 22 Oktober 1906 har Skibsreder Siegv. O. Larsen, Stavanger, anlagt nærværende Sag mod Sekretær N. A. Thrap og paastaaet sig tilkjendt Kr. 113,75 med

6 % Renter fra 1 Januar 1904 og Sagsomkostninger samt derhos paastaaet sig kjendt berettiget til at realisere Indstævntes (i Paastanden staar feilagtig Citantens) Part eller Aktie til Dækning af Kravet.

Indstævnte har paastaaet sig frifunden og tilkjendt Sagsomkostninger.

Forligsmægling er inden Retten forgjæves anstillet.

Citanten baserer Søgsmaalet derpaa, at han som Bestyrer af Dampskibet „Dronning Sophie“ af Stavanger har udlagt Assurancepræmie for en Flerhed af Aktionærerne i det Aktieselskab, som eier Skibet. Efter det som Dok. 2 fremlagte Opgjør udgjør Citantens Udlæg i den Anledning Kr. 7355,59, der skal fordeles paa 32⅓ Aktier, hvorefter der paa den af Indstævnte eiede halve Aktie falder det i Paastanden nævnte Beløb af Kr. 113,75.

Indstævnte har ligeoverfor Søgsmaalet gjort gjældende følgende Indsigelser:

1) At Kravet er præskriberet. Denne Indsigelse vil han dog alene have fremsat som subsidiær.
2) At Citanten ikke er ret Sagsøger, idet Udlægget er gjort af Aktieselskabet, ikke af Citanten, samt
3) at Indstævnte ikke har noget personligt Ansvar for Udlægget. da han ikke hefter udover det indbetalte Aktiebeløb.

Efter de foreliggende Oplysninger blev Skibet indkjøbt i 1885. Til dets Overtagelse dannedes et Aktieselskab med en Aktiekapital af Kr. 40 000,00, fordelt paa 40 Aktier à Kr. 1000,00. Heraf eiede Indstævntes nu afdøde Hustru Frøken Alexandra Berner ½ Aktie, hvilken ved Indstævntes Giftermaal i 1894 gik over til Indstævnte.

Dampskibet (Aktieselskabet) bestyredes fra 1885 til 1902 af J. Berner jr. (Indstævntes Svoger). I 1902 gik Bestyrelsen over til Citanten.

Af Aktieselskabets Statuter, der er fremlagt som Dok. 4 ad 9, fremgaar, at Selskabet er dannet som et uansvarligt Selskab. I § 1 bestemmes blandt andet, at „ingen Aktieeier forpligtes udover sine Aktiers paalydende Beløb, og kan denne Bestemmelse aldrig forandres“. Ifølge § 4 kan Bestyrelsen for Selskabets Regning optage mindre Laan til Selskabets Drift og Reparationer samt Dækning af Havarier dog ikke overstigende 5000 Kr. I § 9 bestemmes derhos: „Af Aktiekapitalen holdes altid forsikret et Beløb, der fastsættes i den aarlige Generalforsamling, dog have

udenbys Aktieeiere Ret til selv at sørge for sin Parts Assurance, naar Bestyrelsen dermed bliver gjort bekjendt“.

Efter den citerede Bestemmelse i Statuternes § 9 maa Retten gaa ud fra, at den af Bestyreren tegnede Assurance er tegnet for Selskabets Regning. Hermed stemmer det ogsaa, at Assurancepolicen er udstedt lydende paa Dampskib „Dronning Sophie“s Rederi og ikke paa de enkelte Aktionærer. Naar Bestyreren af egne Midler gjør Udlæg til Dækning af Assuranceudgifterne, gjøres dette Udlæg følgelig for Aktieselskabets Regning, ikke for Regning af de enkelte Aktionærer. Udlægget maa derfor forsaavidt blive at sidestille med enhver anden Driftsudgift. Efter Statuternes § 1 kan den enkelte Aktionær ikke have noget personligt Ansvar for Udlægget til Assurance (ligesaalidt som for andre Driftsudgifter), medmindre vedkommende Aktionær særskilt har paataget sig saadant Ansvar.

Citanten maatte derfor have Bevisbyrden for, at Indstævnte for sit Vedkommende har stillet sig personlig ansvarlig for det under nærværende Sag paasøgte Udlæg. Herfor foreligger imidlertid ligeoverfor Indstævntes bestemte Benægtelse ingensomhelst Legitimation. Indstævntes Benægtelse støttes derhos ved den af den tidligere Bestyrer J. Berner jr. givne Fremstilling. Heller ikke foreligger der noget Bevis for Rigtigheden af Citantens Paastand om, at Indstævnte (eller hans Hustru) tidligere skal have betalt lignende Assuranceudlæg.

Noget andet er det, at Assuranceudlæggene i Forholdet mellem Aktionærerne indbyrdes maa anføres saaledes, at de ikke for nogen Del endelig belastes de Aktionærer, som har benyttet sig af Adgangen efter Statuternes § 9 til at holde sine Aktier særskilt assureret (eller i Tilfælde ikke assureret). Af Hensyn hertil maa Bestyreren derfor foretage særskilt Opgjør vedkommende Assuranceudlæggene, saaledes at disse endelig belastes alene de Aktionærer, hvis Aktier indbefattes af den for Selskabets Regning tegnede Assurance. Konsekvensen heraf kan imidlertid alene være, at de sidstnævnte Aktionærer maa finde sig i, at Assuranceudlæggene likvideres i de paa deres Aktier faldende Udbytte af Driften (eller eventuelt i deres Andele af Aktieselskabets Formue ved Selskabets Opløsning). Men noget personligt Ansvar for den enkelte Aktionær kan ikke udledes heraf. Andet eller mere kan heller ikke udledes deraf, at J. Berner jr. i sin Bestyrertid sees at have oprettet særskilte Konti i sine Regnskabsbøger for ialfald enkelte af de Aktionærer, der indbefattes i her-

omhandlede Assurance. Forholdet er til en vis Grad analogt med, at et Aktieselskab, som driver Skibsrederi, efter Skatteloven beskattes for den Del af Selskabets Formue og Indtægt, som vedkommer de *indenbys* Aktionærer, men ikke for den Del, som tilhører *udenbys* Aktionærer. Ogsaa her maa et tilsvarende særskilt Opgjør foretages.

Det er under Sagen oplyst, at der fra 1 Januar 1904 assureres for Selskabets Regning. Efter det foran Anførte maa det imidlertid antages, at dette i Forhold til Indstævnte ikke medfører nogen Forandring i Ordningen, saaledes som denne tidligere var.

I Henhold til det Anførte vil Indstævnte være at frifinde. Da Fortolkningen af Statuternes § 9 ikke synes synderlig tvivlsom, og da Citanten udtrykkelig anfører at have været bekjendt med Statuterne, antages Indstævnte at burde tilkjendes Sagsomkostninger, der billiges med Kr. 150,00.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, Sekretær N. A. Thrap bør for Citanten, Skibsreder Siegv. O. Larsens Tiltale i denne Sag fri at være.

I Sagsomkostninger betaler Citanten til Indstævnte Kr. 150,00 — et Hundrede og femti — der udredes inden 3 — tre Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

9—11—1907.

M. C. Backer.

Enig:
13—11—1907.

A. Krøger.

Ligesaa:

Carl Hansen.

Indhold: **55.** *Norges Høiesteret: Deutsche Transport-Versicherungs-Gesellschaft mod Ragna Hammers Konkursbo. —* **56.** *Sø- og Handelsretten i København: Handelsfirmaet Chas. H. Christensen mod Rhederiet for Dampskibet „Commercial" ved dets Befuldmægtigede, Skibsmæglerne Petersen, Møller & Hoppe. —* **57.** *Christiania Sjøret: Skibsreder Siegv. O. Larsen mod Sekretær N. A. Thrap. —*

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

udgivet af

Bestyrer i Nordisk Skibsrederforening

J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm,
og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 22	Aargang VIII	1907.

58.

Norges Høiesteret, den 30 November 1907.

Firmaet Bugge & Olsen
(Advokat Keyser Jordan)

mod

Det norske Lloyds Administrationsbo
(Advokat Einar Rasch).

Den i Samlingens Aargang VII Side 404 ff. optagne Dom, afsagt af Sjøretten i Christiania, angaaende Interessenternes Ansvar i en gjensidig Assuranceforening, stadfæstes af Høiesteret.

Assessor *Birkeland:* Firmaet Bugge & Olsen har her til Retten paaanket Christiania Sjørets Dom af 20 December 1906, hvorved saaledes blev kjendt for Ret:

„Indstævnte. Bugge & Olsen i Larvik bør til Citantskabet, Det norske Lloyds Administrationsbo betale det paasøgte Beløb Kr. 2423,13 -- to Tusen fire Hundrede tre og tyve Kroner 13 Øre — med 6 — sex — af Hundrede i aarlig Rente af Kr. 807,71 fra 15 September 1904, af Kr. 807,71 fra 15 November

1904 samt af Kr. 807,71 fra 15 Februar 1906 — alt til Betaling sker.

Sagens Omkostninger ophæves.

Det Idømte at udredes inden o.s.v.".

Appell. har nedlagt Paastand om Frifindelse og Tilkjendelse hos Det norske Lloyds Administrationsbo af Sagsomkostninger for Sjøretten og Høiesteret.

Indstævnte, Det norske Lloyds Administrationsbo har paastaaet Stadfæstelse af Sjørettens Dom, dog saaledes, at Renterne løber med 6 % p. a., af Kr. 807,71 fra 15 September 1905, af Kr. 807,71 fra 15 November 1905 og af Kr. 807,71 fra 15 Januar 1906, samt Tilkjendelse hos Appellanten af Processens Omkostninger for Høiesteret.

Angaaende nærværende Sags Foranledning og nærmere faktiske Omstændigheder kan jeg henvise til den paaankede Doms Præmisser. Af de for Høiesteret fremlagte nye Dokumenter skal jeg hefte mig ved en Erklæring fra H. E. Møller og O. K. Abrahamsen af 28 Oktober 1907. Disse Administratorer af Det norske Lloyds Affærer har i denne Erklæring attesteret overensstemmende med Foreningens Bøger, at det alene skyldes Tab paa udestaaende Fordringer i Seilskibsafdelingen, naar man har maattet skride til en Efterudlodning af 30 % af Nettopræmierne for 1897; videre er attesteret, at den danske Landmandsbanks, Larviks Privatbanks og Bergens Privatbanks Fordringer saavelsom de øvrige Fordringer, i hvis Interesse Udligning besluttedes 1904, kun findes opførte i Seilskibsafdelingens Regnskaber, og at ingen af disse Fordringer nogensinde har været opførte i Dampskibsafdelingens Regnskaber eller vedkommet disse, saalænge Regnskaberne har været ført adskilte, nemlig fra 1887.

Jeg er kommet til samme Resultat, som Sjøretten, og jeg mener, at dens Dom bør stadfæstes med de Forandringer med Hensyn til Renterne, hvorom Parterne er enige, og som har faaet sit Udtryk i Indstævntes Paastand. I Henseende til Begrundelsen af Sjørettens Resultat finder jeg, at den i enhver Henseende er fyldestgjørende, hvorfor jeg kan indskrænke mig til en Henvisning til den.

Processens Omkostninger for Høiesteret finder jeg, at Appellanten ikke kan undgaa at tilsvare.

Konklusion:

Sjørettens Dom bør ved Magt at stande, dog saaledes at Renterne løber med 6 — sex — Procent pro anno af Kr. 807,71

fra 15 September 1905, af Kr. 807,71 fra 15 November 1905 og af Kr. 807,71 fra 15 Januar 1906.

I Procesomkostninger for Høiesteret betaler Firmaet Bugge & Olsen til Det norske Lloyds Administrationsbo 500 — fem Hundrede — Kroner.

Extraordinær Assessor, Byretsassessor *Prydz:* Enig med Førstvoterende.

Extraordinær Assessor, Sorenskriver *Vogt*, Assessor *Hagerup-Bull*, konst. extraordinær Assessor, Byretsassessor *Hambro*, extraordinær Assessor, Kriminaldommer *Smith* og Justitiarius *Løchen:* Ligesaa.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

59.

Kungl. Maj:ts dom, den 22 Oktober 1907.

Sjökaptenen Bengt Larsson i Hellevik

mot

Sjökaptenen J. Deglve.

Fråga huruvida fartygsbefälhafvare är behörig att i omedelbart sammanhang med fartygets förolyckande å rederiets vägnar anhängiggöra talan om skadestånd å plats utom fartygets hemort, hvarest fartygets hufvudredare är tillstädes. *§§ 11, 48 och 63 Sjölagen.*

Fredagen den 27 Mars 1903 på kvällen sammanstötte i närheten af Falsterbo fyrskepp ångfartyget „Rupel" från Antwerpen och skonerten „Wilhelmina" från Hellevik. „Rupel" befann sig på resa till Norrköping och „Wilhelmina" på väg från Sölvesborg till Köpenhamn med last af bokved. „Wilhelmina" förliste med last och allt. Besättningen räddades öfver på „Rupel" utan att

kunna medtaga ens sina egna effekter. „Rupel“, som förblef oskadad, fortsatte resan till Norrköping. „Wilhelmina“ fördes vid tillfället af Sjökaptenen Bengt Larsson och „Rupel“ af Sjökaptenen J. Degive.

„Wilhelmina“ ägdes af Larsson och Bernt Jönsson i Hellevik till hälften hvardera. Hufvudredare för fartyget var Bernt Jönsson, hvilken vid tillfället tjänstgjorde som styrman å fartyget. Lasten var försäkrad hos sjöförsäkringsaktiebolaget Öresund.

Larsson instämde Degive till Rådstufvurätten i Norrköping med yrkande att, enär Degive genom felaktig manövrering varit vållande till sammanstötningen. Degive måtte förpliktas att till Larsson utgifva full ersättning för det förolyckade fartyget, för Larssons och besättningens inventarier, för frakten, för den genom Degives förvållande uppkomna tidsförlust samt för Larssons öfriga förluster.

Under rättegången företedde Larsson öfverlåtelsehandlingar från försäkringsbolaget och besättningen å fartyget, utvisande att de å Larsson öfverlåte dem tillkommande rätt till ersättning af Degive. Larsson förklarade sig härefter i skadestånd fordra

för fartyget	kr.	6000:—
för lasten	„	650:—
för frakten	„	205:20
för mistad vinst	„	2000:—
för Larssons kläder och öfriga effekter . . .	„	652:10
för styrmannens effekter	„	252:—
för kockens effekter	„	103:—
för utgifter till skeppsklarerare	„	471:65

Degive bestred käromålet. Då Bernt Jönsson varit hufvudredare för „Wilhelmina“ och närvarande i Norrköping, kunde Larsson icke vara behörig att å rederiets vägnar föra talan i målet. I hvarje fall hade Degive icke varit vållande till kollisionen.

Bernt Jönsson anmälde sig nu såsom mellankommande part i målet och gjorde ett med Larsson. Degive bestred att Bernt Jönsson vore berättigad att uppträda som mellankommande part.

Rådstufvurätten yttrade i dom den 5 Oktober 1904 att. som upplyst vore. att Bernt Jönsson och icke Larsson den 1 April 1903, då stämningen affattats och sjöförklaring afgifvits. varit hufvudredare för skonerten och i Norrköping närvarande samt således jämlikt 11 § Sjölagen den. som ensam hade befogenhet att inför rätta företräda rederiet beträffande frågor om utbekommande af ersättning för rederiets förlust genom ombordläggningen.

förklarade Rådstufvurätten Larsson hafva varit obehörig att mot Degive väcka talan om utbekommande af fartygets värde, frakt, mistad vinst och bestridda utgifter till skeppsklarerare, och dessa Larssons påståenden, således icke kunna till pröfning upptagas, vid hvilket förhållande afseende ej kunde fästas å hufvudredarens yrkande att såsom mellankommande part få samma påståenden utan ny stämning å Degive pröfvade;

att Larsson väl visat, att Sjöförsäkringsaktiebolaget Öresund, som till försäkringstagaren utbetalt ett belopp af 650 kronor, utgörande full och slutlig likvid för bolaget åliggande ersättningsskyldighet för totalförlusten af den vid ombordläggningen å skonerten „Wilhelmina" befintliga vedlasten jämte för lämnadt fraktförskott, den 15 Juni 1903 å Larsson öfverlåtit all den rätt mot ångfartyget „Rupel"s rederi eller dess kapten bolaget kunde äga, men att, då stämningen icke afsåge utbekommande af ersättning för vedlasten, eller för det redan före den i saken afsedda sjöolyckan af Larsson uppburna fraktförskottet, Larssons i denna del af saken förda talan icke kunde till pröfning upptagas;

att enär vidkommande Larssons yrkande att af Degive utbekomma ersättning med tillhopa 1007 kronor 10 öre för vid förlisningen bortkomna klädespersedlar, tillhöriga honom själf och hans besättning, hvilka sistnämndas rätt till skadestånd å Larsson öfverlåtits, det icke blifvit i saken utredt, att Degive varit vållande till sammanstötningen mellan fartygen, funne Rådstufvurätten jämlikt 221 § Sjölagen detta yrkande icke kunna bifallas;

samt att Larsson såsom tappande förpliktades att ersätta Degive för hans kostnader å saken med 560 kronor.

Larsson och Bernt Jönsson vädjade till Göta Hofrätt, som i dom den 31 Mars 1905 lika med Rådstufvurätten fann Bernt Jönsson icke kunna tillåtas att såsom mellankommande part föra talan i saken och fastställde Rådstufvurättens dom, såvidt därigenom Larssons yrkande att utbekomma ersättning för fartyget, för frakt och last, för mistad vinst och för utgifter till skeppsklarerare förklarats icke kunna till pröfning upptagas. Vidkommande hufvudsaken i öfrigt ansåg Hofrätten på anförda skäl Degive hafva varit vållande till sammanstötningen och följaktligen vara skyldig ersätta Larsson och „Wilhelmina"s besättning för den förlust de genom densamma lidit. Då genom i målet hörda vittnens berättelser finge anses utredt att Larsson och besättningen, hvilken senare utgjorts af Styrmannen Bernt Jönsson och Kocken Sven August Björk, vid tillfället förlorat effekter, i värde

uppgående till minst 1007 kronor 10 öre, pröfvade Hofrätten lagligt att, med upphäfvande af Rådstufvurättens dom i denna del af saken, förplikta Degive att mot kvitto till Larsson, hvilken fått Bernt Jönssons och Björks rätt uti ifrågavarande hänseende på sig öfverlåten, utgifva nämnda belopp 1007 kronor 10 öre. Vid denna utgång af saken pröfvade Hofrätten rättvist att, med ändring af Rådstufvurättens dom i fråga om rättegångskostnaden. kvitta densamma mellan parterna.

Samtliga parter sökte ändring hos Kungl. Majt.

Nedre Revisionen (hrr. *Österlöf, Arsell* och *Wihlborg*, föredragande) hemställde i afgifvet betänkande att Kungl. Majt. måtte pröfva rättvist fastställa Hofrättens dom.

Saken föredrogs den 2 Oktober 1907 i Högsta Domstolen. och enär den i 48 § Sjölagen befälhafvare tillagda rätt att utom fartygets hemort kära i mål angående fartyget måste, med hänsyn till grunderna för sista stycket i 63 § samma lag, anses medföra befogenhet för befälhafvaren att på sätt i förevarande fall skett, i omedelbart sammanhang med fartygets förolyckande å rederiets vägnar anhängiggöra talan om skadestånd mot den, som förmenas hafva varit till olyckan vållande,

samt den omständigheten att fartygets hufvudredare vore tillstädes å plats utom fartygets hemort, där talan för rederiet ifrågakomme, icke, på sätt domstolarna antagit, uteslöte befälhafvarens behörighet att för rederiet kära,

funno Högsta Domstolens fleste ledamöter Justitieråden *Huss, Carlson, Cassel, Quensel, friherre Marcks von Würtemberg* och *Petrén* laga hinder ej hafva mött för pröfning af de utaf Larsson anhängiggjorda och af Jönsson såsom hufvudredare för „Wilhelmina“ sedermera biträdda påståenden om utbekommande af fartygets värde, frakt, mistad vinst och utgifter till skeppsklarerare;

och som Larssons instämda talan måste så förstås, att densamma omfattat jämväl ersättning för last och fraktförskott, hvilken ersättning Larsson jämlikt 54 § Sjölagen, jämförd med nyssnämnda stadgande i 63 § samma lag, ägt att å lastägarens vägnar utkräfva,

samt jämväl sistberörda påståenden förty bort af Rådstufvurätten pröfvas;

alltså och då samtliga i saken framställda yrkanden borde i ett sammanhang komma under bedömande;

aktade samme ledamöter nödigt att, med undanrödjande af

domstolarnas beslut, visa saken i hela dess vidd åter till Rådstufvurätten att på anmälan åter företagas.

Justitierådet *Sundberg* fann på de af domstolarna anförda skäl och jämlikt åberopade lagrum samt 18 Kapitlet 10 § Handelsbalken ej skäl att göra ändring i Hofrättens dom, såvidt därigenom förklarats, att Bernt Jönsson icke kunde tillåtas att såsom mellankommande part föra talan i saken och att Larssons yrkande att utbekomma ersättning för fartyget, för frakt och last, för mistad vinst och för utgifter till skeppsklarerare icke kunde till pröfning upptagas.

60.

Kungl. Maj:ts utslag, den 28 Oktober 1907.

Bernt Jönsson i Hellevik m. fl.

mot

Sjökaptenen J. Degive m. fl.

Tvist om forum i mål rörande skadestånd på grund af ombordläggning

Bernt Jönsson och Sjökaptenen Bengt Larsson i Hellevik instämde till Rådstufvurätten i Gefle Sjökaptenen J. Degive och rederiet för belgiska ångfartyget „Rupel“ Société Anonyme Belge de Navigation à Vapeur Schaldis i Antwerpen samt anförde: Den 27 Mars 1903 hade „Rupel“, fördt af Degive, i närheten af Falsterbo fyrskepp sammanstött med skonerten „Wilhelmina“ från Hellevik, för hvilken Jönsson då varit hufvudredare och Larsson befälhafvare. „Wilhelmina“ hade därvid erhållit så svåra skador, att den genast sjunkit och gått fullständigt förlorad med last samt alla fartygets och besättningens tillhörigheter. Sedan „Rupel“ i April 1903 ankommit till Gefle hade fartyget därstädes på begäran af Larsson blifvit beslagdt med kvarstad till säkerhet för den genom sammanstötningen förorsakade skada och förlust. Kvarstaden hade emellertid sedermera upphäfts, enär borgen för det fordrade skadeståndet blifvit ställd. Jönsson och Larsson yrkade nu att, då sammanstötningen vållats uteslutande genom fel och försummelse å „Rupel“s sida, Degive och rederiet måtte varda ålagdt att till Jönsson och Larsson i deras ofvan nämnda egenskaper samt såsom innehafvare af vederbörande lastägares och besättnings rätt utgifva ersättning för all genom sammanstötningen vållad skada och förlust äfvensom gälda ränta och ersättning för rättegångskostnaden.

Stämningen delgafs Degive och rederiet i Antwerpen den 27 Februari 1905.

Degive och rederibolaget bestredo, att rådstufvurätten i Gefle vore behörigt forum i denna sak, enär Degive och bolaget icke hade sitt bo och hemvist i Gefle och „Rupel“ ej heller funnits där, då målet anhängiggjordes genom stämningens uttagande och delgifning.

Jönsson och Larsson påstodo att, då „Rupel“ i Gefle belagts med kvarstad till säkerhet för omstämda fordringen och då i anledning däraf säkerhet genom borgen ställts för samma fordran, rådstufvurätten i Gefle jämlikt 10 kap. 1 § Rättegångsbalken och 323 § Sjölagen vore rätt forum.

Rådstufvurätten yttrade i utslag den 2 Oktober 1905 att enär ostridigt vore, att hvarken Degive och rederibolaget, hvilka vore utländske och icke här i riket ägde bo och hemvist, eller ångfartyget „Rupel“ vid tiden för stämningens delgifvande befunnit sig i Gefle eller å annan sådan ort, att rådstufvurätten på grund af 323 § Sjölagen vore laga domstol,

samt Jönsson och Larsson icke ådagalagt något annat förhållande, på grund hvaraf Degive och rederibolaget vore lagligen skyldiga att i målet svara vid rådstufvurätten,

funne rådstufvurätten sig icke mot Degives och bolagets bestridande vara behörig upptaga Jönssons och Larssons instämda talan; och skulle Jönsson och Larsson gemensamt eller hvilkendera gälda gitte, ersätta motparterna deras kostnader å rättegången med 25 kronor jämte lösen för rådstufvurättens protokoll i målet.

Jönsson och Larsson besvärade sig samt påstodo att i den internationella rätten gällde såsom allmän regel, att utländingar kunde instämmas till forum arresti.

Degive och rederibolaget bestredo ändringssökandet.

Svea Hofrätt fann i utslag den 6 Mars 1906 ej skäl att göra ändring i Rådstufvurättens utslag samt förpliktade Jönsson och Larsson, hvilkendera gälda gitte, att till motparterna i ersättning för deras kostnader å målet i Hofrätten utgifva 40 kronor jämte lösen för Hofrättens utslag.

Jönsson och Larsson fullföljde sina besvär.

Målet afgjordes den 28 Oktober 1907 i Högsta Domstolen, som sade sig hafva af handlingarna inhämtat, att Larsson efter stämning å Degive till Rådstufvurätten i Norrköping yrkat åläggande för Degive, såsom vållande till ifrågakomna sammanstöt-

ning, att utgifva, bland annat, värdet af „Wilhelmina“ och dess last samt ersättning för frakt, mistad vinst och utgifter till skeppsklarerare,

äfvensom att nämnda rådstufvurätt i dom den 5 Oktober 1904, som härutinnan blifvit af Kungl. Maj:ts och Rikets Göta Hofrätt genom dom den 31 Mars 1905 fastställd, af anförda skäl förklarat omförmälda yrkanden icke kunna till pröfning upptagas;

och enär Jönsson och Larsson, hvilka hos Kungl. Maj:t fullföljt talan mot sistberörda dom, uti sina i förevarande mål anförda underdåniga besvär förmält sig påkalla sakens pröfning vid Rådstufvurätten i Gefle allenast för den händelse, att det vid slutlig pröfning skulle visa sig, att saken icke varit behörigen anhängiggjord vid Rådstufvurätten i Norrköping

alltså och då Kungl. Maj:t genom dom den 22 innevarande Oktober uti berörda från Göta Hofrätt fullföljda sak förklarat laga hinder icke hafva mött för Rådstufvurätten i Norrköping att till pröfning upptaga ofvan omförmälda yrkanden samt, med undanrödjande af Rådstufvurättens och Hofrättens domar, visat saken i hela dess vidd åter till Rådstufvurätten i Norrköping,

fann Högsta Domstolen (Justitieråden *Huss*, *Carlson*, *Cassel*, *Quensel*, *friherre Marcks von Würtemberg*, *Petrén* och *Sundberg)* de underdåniga besvären ej föranleda vidare yttrande.

61.

Christiania Sjøret, den 14 November 1907.

A/S Norsk Amerikansk Petroleums Co.
(Advokat O. A. Bachke)

mod

Skibsreder O. A. Lindvig
(Advokat Eckbo).

En Reder ansees efter Omstændighederne ikke ansvarlig overfor Befragterne for en ved et noget uklart Telegram fra Skibets Fører fremkaldt Misforstaaelse og deraf følgende mindre korrekt Positionsopgave.

Ifølge Certeparti af 14 Januar 1907 bortfragtede Skibsreder A. O. Lindvig af Kragerø til Aktieselskabet Norsk Amerikansk Petroleums Co. af Christiania Dampskibet „Laboremus“ drægtig 356 Register Tons for at lade nævnte Skib afgaa til Hellerup pr. København, hvor beregnet lasteklar 18/19 Januar 1907, og der indtage en Ladning bestaaende af 2500 Fade Petroleum til Kavringen pr. Christiania.

Ved senere Overenskomst mellem Parterne, hvorom nærmere nedenfor, blev „Laboremus“ ombyttet med Dampskibet „Urda“ af Larvik. Dette paabegyndte imidlertid først Indlastningen i Hellerup Mandag den 28 Januar Kl. 10 Formiddag og ankom til Bestemmelsesstedet den 2 Februar Kl. 11 Formiddag. A/s Norsk Amerikansk Petroleums Co. paastaar nu, at det ved denne Forsinkelse er bleven paaført betydelig Tab og Skade, og har derfor ved Sjøretsstævning berammet 18 Februar 1907 anlagt nærværende Sag mod Lindvig.

Forligsmægling er inden Retten forgjæves anstillet. Citantskabet fremholder, at paa Grund af den stedfundne Forsinkelse slap dets Lagerbeholdning op, saaledes at det dels maatte effektuere Ordres med bedre og dyrere Varesorter end bestilt og tilslut

maatte ophøre med enhver Effektuering. Citantskabet opfører følgende Poster:

1) Udgifter til Extrakjøring og Leie af Jernbanevogne Kr. 68,10 (oprindelig angivet til Kr. 77,80).

2) Prisforskjel mellem den bedre Sort Petroleum, der blev leveret istedetfor den ringere Kr. 237,76 (oprindelig angivet til Kr. 236,25); endelig

3) det Tab, som Forretningen har lidt ved, at den ikke kunde effektuere indløbne Ordres i rette Tid, herunder Kundetab og Nedsættelse i det økonomiske forretningsmæssige Omdømme.

Citantskabet har nedlagt saadan Paastand:

At Indstævnte, Skibsreder A. O. Lindvig tilpligtes at betale Citantskabet, A/S Norsk Amerikansk Petroleums Co. Erstatning fastsat ved Rettens Skjøn for alt det Tab, der er Citantskabet paaført derved, at den i Sagen omhandlede Ladning først ankom til Kavringen pr. Christiania den 2 Februar 1907, samt at Citantskabet hos Indstævnte tilkjendes Processens Omkostninger. Lovlige Renter af Skjønsbeløbet paastodes beregnet fra Stævningens Berammelse. I Tilfælde af, at Retten skulde henvise Fastsættelsen af Erstatningsbeløbet til et efterfølgende Skjøn. paastodes dette optaget paa Indstævntes Bekostning.

Indstævnte bestrider, at der foreligger noget, som kan paaføre ham nogen Erstatningspligt. Imidlertid tilbød Indstævnte dog oprindelig at betale de Citantskabet paaførte kontante Udgifter, der opgaves til Kr. 77,60. Det samme Tilbud fremsatte Indstævnte under Forligsmæglingen. Her under Sagen har Indstævnte paastaaet Frifindelse og Tilkjendelse af Sagsomkostninger, idet han gjør gjældende dels at der intet Erstatningsfundament foreligger, dels at det mulige Tab alene skyldes Citantskabets egen uheldige og lidet forretningsmæssige Dispositioner.

Retten skal bemærke:

Certepartiets Angivelse af. at „Laboremus" var beregnet lasteklar den 18/19 Januar 1907, er som af Indstævnte fremholdt alene en vanlig Positionsopgave, og Rederiet har efter denne ikke overtaget nogen Garantiforpligtelse for, at Dampskibet virkelig vil kunne naa frem til den beregnede Tid. For at der skal kunne opstaa noget Ansvar for Rederiet maa der komme noget til, som kan lægges Rederiet tillast som erstatningsforpligtende.

Det sees forøvrigt, at Positionsopgaven i sig selv har beroet paa en Telegraferingsmisforstaaelse fra Indstævntes Side. Herom

skriver Indstævnte den 16 Januar til Skibsmæglerne Camillo Eitzen & Co., gjennem hvem Certepartiet blev afsluttet:

„D/ Ærede af 14 og 15 ds. med vedl. Cp. pr. S/S „Laboremus“ takkende modtaget og Indholdet bemærket. Efter Telegram fra Kapteinen ifredrags, kun indeholdende Ordet „Laboremus“ gik jeg ud fra, at Baaden var afgaaet, men af senere modtaget Brev erfarer jeg, at det kun skulde betyde, at den var udlosset da og først afgaar idag fra Middlesbro til København. Den blir saaledes nogle Dage senere“.

Det sees, at Indstævnte i den Anledning tilbød Citantskabet at annullere Certepartiet. Tilbudet herom fremsattes antagelig den 17 Januar (se Citantskabets Anførsel i Dok. 4), men blev fra Citantskabets Side afslaaet.

Imidlertid blev der, da „Laboremus“ ogsaa senere blev forsinket, indledet Forhandlinger mellem Parterne om, at Indstævnte skulde stille til Citantskabets Disposition et andet Dampskib. Dette ledede til følgende Overenskomst, som indeholdes i Skrivelse af 22 Januar fra Camillo Eitzen & Co. til Citantskabet:

„S/S *„Laboremus“*. Henholdende til Konference stiller Hr. Lindvig S/S „Urda“ af Larvik som substitute for ovennævnte Damper under Certepartiet dateret 14 ds. Det er underforstaaet, at Hr. Lindvig holder Dem, resp. Afskiberne, skadesløs, ifald De skulde blive paaført Omkostninger eller Tab ved denne Ombytning, eller ifald „Urda“ ikke skulde kunne være lasteklar ligesaa tidlig som „Laboremus.

S/S „Urda“ beregnes at afgaa fra Rostock imorgen Eftermiddag iflg. netop modtaget Telegram“.

Det bemærkes, at „Laboremus“ afgik fra Stockton til Middlesborough 14/1, supplerede Lasten paa sidstnævnte Sted, afgik fra Kjøbenhavn Natten mellem 16/1 og 17/1 Kl. 3 1/2, men blev forsinket underveis af Taage, ankom til Kjøbenhavns Havn Søndag 20/1 Kl. 4 1/2 Eftermiddag, fortøiede paa Losseplads 21/1 Kl. 10 1/2 Formiddag, var udlosset Lørdag den 26/1 Kl. 3 1/2 Eftermiddag og afgik fra Kjøbenhavn s. D. Kl. 4 Eftermiddag. S/S „Urda“ var, som i den citerede Skrivelse af 22 Januar forudsat, udlosset i Rostock den 23/1 Kl. 6 Eftermiddag, men blev forsinket ved Ishinder, afgik 24/1 Kl. 10 Aften, blev underveis videre forsinket ved Grundstødning den 25/1 Kl. 10 Aften, ankom til Kjøbenhavn 26/1 Kl. 1 Eftermiddag, ankom Søndag den 27/1 Kl. 10 Formiddag, paabegyndte Indlastning den 28/1 Kl. 10 Formiddag, var færdiglastet 30/1 Kl. 5 Eftermiddag, men kunde paa Grund af Lavvande først

afgaa $^{31}/_{1}$ Kl. 8 Formiddag og ankom til Kavringen $^{2}/_{2}$ Kl. 11 Formiddag.

Det bemærkes, at der fra Kjøbenhavn til Hellerup efter det Oplyste kun er ca. $^{1}/_{2}$ Times Gang.

Den i Certepartiet indtagne Passus om, at „Laboremus" er beregnet lasteklar 18/19 Januar, kan ikke fortolkes derhen, at Befragteren har *betinget sig*, at Skibet til den Tid skal være færdig til at indtage Ladning. Forholdet indgaar derfor under Bestemmelsen i Sjøfartslovens § 111, 2det Passus, kfr. Høiesteretsdom Rt. 1903 Pag. 360, og Befragteren maa derfor finde sig i Ophold, medmindre det oplyses, at Forsinkelsen kan tilregnes Reder eller Skibsfører.

I nærværende Tilfælde hidrører Forsinkelsen dels fra den foran omhandlede Telegraferingsmisforstaaelse, dels derfra, at „Laboremus" under Reisen fra Middlesborough til Kjøbenhavn blev opholdt ved Taage og i Kjøbenhavn, som det synes, fik en mere end almindelig sen Udlosning, udenat der efter de foreliggende Oplysninger er nogen Grund til at lægge Skibsføreren dette Ophold tillast. For „Urda"s Vedkommende hidrører Forsinkelsen fra Ishinder og Grundstødning.

Af Indstævntes overfor gjengivne Skrivelse af 16 Januar fremgaar det, at Indstævnte oprindelig forudsatte, at „Laboremus" var færdig til Afgang fra England Fredag iforveien ɔ: den 11 Januar. Under denne Forudsætning kan der efter Rettens Opfatning ikke findes noget urigtigt i Indstævntes Kalkulation om, at „Laboremus" beregnedes lasteklar den 18/19 Januar. Spørgsmaalet er derfor, om Indstævnte har paadraget sig Ansvar derved, at Forudsætningen for Kalkulationen viste sig at bero paa en Misforstaaelse af det fra Kapteinen modtagne Telegram. Spørgsmaalet herom er endel uklart. Det er formentlig ikke ualmindeligt, at et Telegram alene indeholdende Skibets Navn (af Hensyn til Besparelse af Telegrafudgifter) skal betyde Meddelelser om Afgang. Der foreligger in casu intet Materiale til at bedømme, hvorvidt det i det koncrete Tilfælde var rimeligt at forstaa Telegrammet saaledes, specielt ingen Oplysninger om Skibets Ankomsttid til den engelske Havn eller lignende. En Reders Kalkulationsberegning maa selvfølgelig være baseret paa de *for ham* foreliggende Oplysninger, og naar det ikke er oplyst, at Beregningen efter disse er urigtig, synes Erstatningsansvar at maatte være udelukket. At Indstævnte med Forsæt har angivet en feilagtig Position, er der ingen Grund til at tro, og er ikke engang paa-

staaet. Tværtimod fremgaar det modsatte deraf, at Indstævnte straks gjør opmærksom paa Feiltagelsen og tilbyder Annulation. Det er ogsaa paa det Rene, at Citantskabet overfor Mægleren før Fragtslutningen fremholdt, at det ikke havde synderlig Brug for Skibet og kun vilde reflektere paa det, hvis Fragten var billig. Mægleren og Indstævnte maatte derfor formentlig kunne gaa ud fra, at der ikke laa nogen særlig Vægt paa, om Positionsberegningen var til det yderste nøiagtig.

Under enhver Omstændighed maa imidlertid Erstatningsansvar paa Basis af den indløbne Unøiagtighed være bortfaldt derved. at Citantskabet uden Forbehold af muligt Erstatningskrav indgaar paa Overenskomsten af 22 Januar, hvorved Indstævnte stiller „Urda“ som substitute for „Laboremus“. Indstævnte maa med Grund kunne paaberaabe sig, at hans Forudsætning for dette Arrangement var, at den indløbne Telegraferingsmisforstaaelse hermed var bragt ud af Verden.

Spørgsmaalet er derfor, om noget Ansvar kan bygges paa den senere Forsinkelse. Det er efter Sjøfartslovens § 111, 2 Passus formentlig klart, at Rederiet ikke svarer for det Ophold, som er foraarsaget ved Naturhindringer etc., hvorover Reder og Skibsfører ikke er Herre. Tilbage bliver derfor alene Spørgsmaalet, om noget Ansvar kan udledes af Overenskomsten af 22 Januar.

At Citantskabet er paaført nogen extra Omkostning ved Ombytningen i sig selv, er ikke legitimeret. Efter Overenskomsten er Ansvaret derfor afhængig af, om „Urda“ har været lasteklar ligesaa tidlig som „Laboremus“ kunde have været. Vistnok vilde „Laboremus“ være ankommen til Lastepladsen Lørdag Eftermiddag, medens „Urda“ først ankom Søndag Formiddag. Men i Realiteten blir dette det samme, idet ogsaa „Urda“ var lasteklart Mandag Morgen. Nogen Forpligtelse til at laste om Søndagen havde intet af Skibene. Citantskabets Paastand om, at der skal tages Hensyn til Søndagen, kan derfor ikke gives Medhold. Heller ikke her foreligger derfor noget Erstatningsfundament.

I Henhold til det Anførte vil Indstævnte være at frifinde.

Det bemærkes, at der ikke under Sagen er fremsat nogen Indsigelse paa Basis af Bestemmelsen i Sjøfartslovens § 111, 3 Passus.

Sagens Omkostninger vil være at ophæve.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, Skibsreder A. O. Lindvig bør for Citantskabet,

Aktieselskabet Norsk Amerikansk Petroleums Co., dets Tiltale i nærværende Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves.

31—10—1907.

M. C. Backer.

Enig:

4—11—1907.

H. F. Schetelig.

Enig:

12—11—1907.

A. Krøger.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

udgivet af

Bestyrer i Nordisk Skibsrederforening

J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm,
og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 23	Aargang VIII	1907.

62.

Norges Høiesteret, den 7 November 1907.

Firmaet Møller Brothers i Shanghai
(Advokat Schiander)
mod
Dampskibet „Falk“ af Kristiania og dets Rederi, Brødrene Biørnstad
(Advokat Gustav Blom ved Advokat Koss).

Første Maaneds Fragt betales af Maanedsbefragterne til Skibets Agenter i Shanghai, hvor Skibet laster for første Reise under Maanedscertepartiet. Skibets Fører erklærer overfor dets Agenter, at han ikke vil afgaa, førend Opgjør for første Maaneds Fragt er remitteret hans Rederi. Skibets Agenter sender derpaa saadant Opgjør, inden de har kunnet faa Maanedsbefragternes Check indfriet, idet Bankerne var lukkede paa Grund af det kinesiske Nytaar. Senere viser det sig, at Checken ikke bliver honoreret, og at Maanedsbefragterne er ude af Stand til at betale. Skibets Agenter fordrer Tilbagebetaling af det Beløb, hvorfor der var sendt Rederiet Opgjør, men i Overensstemmelse med Konsularretten finder Høiesteret, at Skibets Agenter under de foreliggende Omstændigheder maatte antages at have overtaget Ansvaret for Checkens Indfrielse.

Assessor *Motzfeldt:* I en af Firmaet Moller Brothers i Shanghai mod Dampskibet „Falk“ af Kristiania og dets Rederi

Brødrene Biørnstad, for Konsularretten i Shanghai anlagt Sag blev der ved denne Rets Dom af 24 August 1906 afsagt saadan Dom:

„At Moller Brothers af Shanghai ikke er berettiget til fra de Indstævnte, Brødrene Biørnstad af Kristiania, at vinde tilbage de 400 Pund Sterling lig $ 3954,32, der remitteredes de Indstævnte ved telegrafisk Overførsel 24 Januar d. A.

At Moller Brothers til Brødrene Biørnstad har at afregne for de Penge, som de, Moller Brothers, modtog fra Herrer Anz & Co. af Chefoo som Fragt for Damper „Falk“ fra Chefoo til Wladivostock“, og

at i Beløbet for denne Afregning fragaar, hvad Brødrene Biørnstad skylder Moller Brothers ifølge Moller Brothers Regning, mærket B 10 og B 11 eller ialt $ 1943,59, og Ballancen at betales Brødrene Biørnstad med 7 Procent Rente deraf fra 7 Februar 1906, til Betaling sker.

At Sagsøgerne og de Indstævnte i denne Sag hver betaler sine Omkostninger i Sagen“.

Angaaende Sagens nærmere Omstændigheder henviser jeg til Dommens Præmisser.

Paa denne Dom er der af Firmaet Moller Brothers den 22 Januar d. A. erklæret Anke med behørig Begrundelse. Og til denne Begrundelse er der senere under 5 Februar 1907 af Indstævnte afgivet skriftligt Tilsvar. Under 6 Oktober 1906 var der af Moller Brothers meddelt Konsularretten, at de vilde benytte sin Ret til Appel.

Her i Høiesteret har Firmaet Moller Brothers nedlagt saadan Paastand:

„At Konsularrettens Dom underkjendes, og at de Indstævnte, Dampskibet „Falk“ af Kristiania og dets Rederi, Brødrene Biørnstad, tilpligtes at betale Appellanterne, Herrer Moller Brothers af Shanghai mex. $ 3097,91 med 7 % Rente fra 24 Januar 1906 til Betaling sker“.

For Dampskibet „Falk“ og dets Rederi er der nedlagt Paastand om Stadfæstelse af Konsularrettens Dom:

Begge Parter har derhos paastaaet sig tilkjendt Procesomkostninger.

Jeg kommer til samme Resultat som Konsularretten.

Hvad der er forelagt Retten til Afgjørelse, er — som af Konsularretten udtalt — Spørgsmaalet om, hvorvidt Moller Brothers er berettiget til af Dampskibet „Falk“s Rederi at faa tilbage det

under Sagen omhandlede Beløb 400 Pund Sterling. Firmaet Moller Brothers gjør gjældende, at den under Sagen omhandlede Check fra det Firma, der havde sluttet Maanedsfragt om Dampskibet „Falk", var godtaget som Betaling af Skibets Kaptein, inden de 400 Pund Sterling blev remitteret Rederiet. Firmaet paastaar dernæst, at denne Remisse i ethvert Fald kun var at betragte som en almindelig Remisse i Mellemværende mellem Parterne, og at der derfor ikke i dennes Afsendelse kunde ligge nogen Erkjendelse fra Firmaets Side for, at den havde godtaget den omhandlede Check. Heri kan jeg ikke være enig. Det er under Sagen omtvistet, hvorvidt Skipperen overhovedet har seet den omhandlede Check. Han benægter det, medens Firmaets Chef og dets Bogholder paastaar, at han har seet den. Og Firmaet gjør gjældende, at naar han har seet Checken uden at gjøre nogen Indsigelse mod samme, har han derved godtaget den. Hvorvidt Skipperen har seet Checken eller ikke, forekommer mig, som ogsaa af Konsularretten udtalt, at være ligegyldigt. Han har nemlig vistnok efter min Mening, selv om Checken har været tilstede, ikke fæstet sig nærmere ved den eller seet nærmere paa den. Det er paa det Rene, at ved den her omhandlede Leilighed den 24 Januar var Fragten for den første Maaned allerede forfalden for over 8 Dage siden. Skipperen havde den næst foregaaende Dag, den 22 Januar, skrevet hjem til sit Rederi, at han selvfølgelig ikke afgik fra Shanghai, før alt var i Orden og Fragten for første Maaned indkommet. Og Firmaet Moller Brothers erkjender, at Skipperen gjentagende havde forlangt Fragten betalt og truet med at ville blive liggende i Shanghai, til Betalingen var remitteret. Han havde derhos gjentagende udtalt for Firmaet sin Mistillid til Maanedsbefragterens Soliditet. Der er derfor ingen Grund til at antage, at Skipperen, der vilde have første Maaneds Fragt betalt før sin Afreise, skulde have godkjendt denne Check, der efter sit Lydende først forfaldt til Betaling den 29 Januar og paa Grund af Nytaarshelligdagene i Kina først kunde erholdes udbetalt den 31 Januar. Han har sandsynligvis anseet Checken for sig ganske uvedkommende. Han forlangte at se, hvorledes Mellemværendet stod. Og af Bogholderen blev der derpaa vist ham en Raaballance, hvorefter hans Rederi skulde have tilgode hos Firmaet 400 Pund Sterling. For at faa dette Resultat frem maa Checken være ført til Indtægt for Rederiet. Da Skipperen fik denne Besked, forlangte han, at Beløbet, de 400 Pund Sterling, straks skulde remitteres hans Rederi. Og han nægtede efter

Moller Brothers egen Forklaring at forlade Shanghai, førend Pengene var blevet remitteret. Og Moller Brothers udtaler ligeledes, at der var al Sandsynlighed for, at han vilde have udført sin Trusel om at blive liggende i Shanghai. Naar under disse Omstændigheder Moller Brothers, hvem det paalaa at inkassere Fragten, uden Bemærkning oversender Rederiet de 400 Pund Sterling og derved formaar Skipperen til at afseile, kan jeg ikke forstaa andet, end at de derved har godtaget Checken. Det maa da have staaet klart for Firmaet, at det sendte Beløbet paa egen Risiko og derved stillede sig ansvarlig for Checken. Remissen kunde jo ikke hjælpe Kapteinen eller Rederiet, medmindre den ogsaa var endelig. Ved den foregaaende Dag at modtage Checken havde Firmaet jo ogsaa faktisk bundet sig og Rederiet saaledes, at hverken det eller Kapteinen i det heromhandlede Øieblik *kunde* af Befragteren kræve kontant Betaling.

Det er yderligere af Moller Brothers her gjort gjældende, at Dommen ialfald maa underkjendes, forsaavidt de ved samme er dømt til at betale noget. Som Udlændinger vil de nemlig ikke være pligtige til at modtage Namsdom ved norsk Konsularret. Heller ikke heri kan jeg give Moller Brothers Medhold. Der er iøvrigt ikke, saavidt jeg ser, af Konsularretten givet exegibel Namsdom mod Moller Brothers. Der er kun udtalt, hvorledes Parternes Mellemværende skal antages at stille sig. Og jeg antager, at efter norsk Ret vil en Udlænding, der indbringer en Sag for norsk Domstol, ikke kunne hindre, at der afsiges Dom mod ham, naar Retten finder, at der i Kraft af det samme Forhold, der af ham er indbragt for Retten, paaligger ham Forpligtelse til at betale, forudsat at de almindelige Betingelser for Modsøgsmaal foreligger. At i nærværende Sag det sidste ikke skulde være Tilfældet, er ikke paavist. Og selv om der her skulde være syndet mod en norsk processuel Forskrift, vil dette efter min Mening ingen Betydning have. § 2 i Loven af 25 Mai 1905 udtaler nemlig, at en Konsularrets Dom „kan ikke af den høiere Ret kjendes ugyldig paa Grund af stedfunden Afvigelse fra gjældende Rettergangsregler, medmindre det godtgjøres, at Afvigelsen er stridende mod det for den konsulære Retspleie paa vedkommende Sted sædvanlige, og det derhos findes sandsynligt, at Afvigelsen har havt væsentlig Indflydelse paa Dommens Indhold". Her er nemlig ikke engang gjort Forsøg paa at godtgjøre, at der er afveget fra det for den konsulære Retspleie i Shanghai sædvanlige.

Efter Proceduren baade for Konsularretten og her i Høiesteret anser jeg det for at være paa det Rene, hvorledes Parternes Mellemværende vil stille sig, naar Paastanden om Tilbagebetaling af de 400 Pund Sterling ikke tages tilfølge. Parterne har, saavidt jeg ser, for Konsularretten været enige om, at forsaavidt de 400 £ ikke skal tilbagebetales, skal Mellemværendet opgjøres som af Konsularretten gjort.

Processsens Omkostninger for Høiesteret antager jeg, at Appellanten bør betale.

Konklusion:

Konsularrettens Dom bør ved Magt at stande.

I Procesomkostniger for Høiesteret betaler Firmaet Moller Brothers i Shanghai til Dampskibet „Falk“ af Kristiania og dets Rederi, Brødrene Biørnstad, 500 — fem Hundrede — Kroner.

Extraordinær Assessor, Byretsassor, Dr. *H. Scheel:*

Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

Extraordinær Assessor, Sorenskriver *Vogt:* Efter min Opfatning af Sagens Realitet anser jeg det overflødigt at indlade mig paa det Spørgsmaal, hvorvidt § 2 i Loven af 25 Mai 1905, hvor den omtaler Afvigelse fra gjældende Rettergangsregler, derved ogsaa har sigtet til et Forhold som det af Førstvoterende i denne Forbindelse omhandlede.

Jeg er vistnok enig med de tidligere Voterende i, at Moller Brothers intet retmæssigt Krav har paa at faa tilbage af det indstævnte Rederi de 400 Pund Sterling, som remitteredes dette under 24 Januar 1906, men paa den anden Side antager jeg, at Rederiet heller ikke har noget retmæssigt Krav paa det Beløb, som Moller Brothers i Februar samme Aar modtog fra sine Agenter i Chefoo for „Falk“s Regning. Dette Beløb udgjorde den Netto, som fremkom, efter at Skibets Udgifter i Chefoo var fradraget dersteds oppebaarne Fragtbeløb. Det fremgaar nemlig af det dokumenterede, at da Tidsbefragteren viste sig at være insolvent, hvilket først blev vitterligt, efterat „Falk“ var afgaaet fra Shanghai til Chefoo, ansaa Skibet sig løst fra Tidsbefragtningen og afsluttede nye deraf uafhængige Befragtninger. Det stiller sig da saa for mig, at naar Moller Brothers gjøres ansvarlig for den første Maaneds Fragt, $^{15}/_{1}$—$^{15}/_{2}$ 1906, efter Tidscertepartiet med „the Eastern Java Trading Company“, maa Moller Brothers have Ret til i Afdrag paa dette Ansvar at beholde, hvad det lykkedes for Skibets Fart inden samme Tidsrum at faa ind i ny Fragt. Skibet

var i denne Tid — som det fremgaar af de mellem Moller Brothers og dets Fører vexlede Telegrammer — under Moller Brothers Ledelse eller Disposition, idet Firmaet af Rederiet var overdraget at varetage dettes Interesser, og hvis man nu ved Siden af at holde Moller Brothers ansvarlige for Maanedsfragten følger Konsularretten i ogsaa at tilpligte Firmaet at gjøre Afregning for de fra Chefoo modtagne Fragtbeløb, vinder Rederiet paa Moller Brothers Bekostning en uforudseet og ugrundet Berigelse, der bliver saa meget mere iøinefaldende, naar hensees til, at det er oplyst, at „Falk" under Opholdet i Chefoo blev fra sin Tilbagekomst fra Wladivostock befragtet efter nyt Maanedscerteparti med en høiere Rate end den, der var betinget i det tidligere Tidscerteparti, ligesom det ogsaa opnaaede at faa Fragt i Wladivostock. uden at sammes Størrelse er nærmere oplyst. Jeg skal i denne Forbindelse bemærke, at „Falk"s Rederi *ligeoverfor Moller Brothers* intet Krav havde paa at holdes skadesløs for den i det første Certeparti betingede Fragt *udover den første Maaned.*

Den af mig her fremholdte Betragtning er vistnok ikke udtrykkelig eller direkte gjort gjældende af Moller Brothers, men da de fornødne faktiske Data er lagt tilrette, og da Firmaets Advokat under Henvisning dertil har gjort gjældende, at Rederiet intet Tab vilde lide, om det gik Glip af Maanedsfragten for den første Maaned efter Certepartiet af 22 December 1905, antager jeg ikke, at det her nævnte Grundlag for at fritage Moller Brothers for at tilsvare det fra Chefoo modtagne Beløb kan siges at være bortprocederet. Jeg mener følgelig, at det er urettelig. naar Konsularretten har tilpligtet Moller Brothers at gjøre Afregning for nævnte Fragtbeløb med Fradrag af de $ 1943,59. som Parterne er enige om, at Rederiet skylder Moller Brothers fra en tidligere Reise. At tilpligte Rederiet at *betale* det sidstnævnte Beløb finder jeg ikke, at der er Anledning til, da der ikke er leveret nogen Redegjørelse for, hvorledes Mellemværendet mellem Parterne efter fuldstændigt Opgjør i Virkeligheden stiller sig.

Konklusion anser jeg det ufornødent at formulere.

Sagsomkostningerne bør efter min Mening ophæves for begge Retter.

Extraordinær Assessor, Advokat *Mejdell:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende. Jeg mener saaledes, at det er med Føie, at Konsularretten har tilpligtet Moller Brothers til Brødrene Biørnstad „at afregne for de Penge. som Moller Brothers modtog fra Herrer Anz & Co. af Chefoo

som Fragt for Damper „Falk“ fra Chefoo til Wladivostock“. Jeg anskuer Forholdet saaledes, at Moller Brothers gjennem sin Optræden den 23 Januar maa ansees for at have taget den af St. Clair til dem leverede Check for god som kontant Betaling. Tilfældet maa efter min Mening sættes i Klasse med, at Moller Brothers i Betaling havde modtaget en Banknote, og at vedkommende Bank siden gik fallit. Jeg mener, Modtagelsen af Checken som kontant Betaling helt ud er skeet for deres egen Regning. Er dette Tilfældet, indser jeg ikke hvorledes Moller Brothers skal kunne være berettiget til at tage de $ 2800, de fik sig tilstillet fra Herrer Anz & Co. i Chefoo i Kasse til Formindskelse af det Tab, der opstod for dem ved, at Checken har vist sig at være værdiløs. Jeg forstaar ikke, at det skulde kunne være paa noget andet Grundlag, de skulde kunne godskrive sig de nævnte $ 2800, end paa en Paastand om, at Brødrene Biørnstad *ligeoverfor Tidsbefragteren* var pligtige til at lade det nævnte Fragtbeløb komme i Afdrag, og at Moller Brothers gjennem stiltiende Transport skulde være indtraadt i Tidsbefragterens Rettigheder forsaavidt. Men for det første mener jeg, at saaledes som Certepartiet er affattet, hvorom jeg finder det ufornødent i nogen Bredde nærmere at udtale mig, havde Dampskibet „Falk“s Rederi en ubetinget Ret til at disponere frit til sin Fordel over Skibet, naar Tidsbefragteren ikke opfyldte sine Forpligtelser til forskudsvis at betale de tre Maaneders stipulerede Tidsfragt. For det andet mener jeg, at man ikke kan statuere, at Moller Brothers uden Transport fra Tidsbefragteren skulde kunne gjøre dennes mulige Krav gjældende. Endelig mener jeg, at der fra Appellantens Side overhovedet ikke er procederet paa, at der skulde tilkomme Moller Brothers nogen Adgang i den nævnte Retning, hvorfor jeg i alle Fald mener, at man ved Proceduren er afskaaret fra paa Grundlag af en stiltiende Transport at afgjøre Sagen.

Jeg skal sluttelig bemærke, foranlediget ved enkelte Udtalelser under Proceduren med Hensyn til Forstaaelsen af Konsularrettens Dom, at efter min Opfatning indeholder Konsularrettens Dom efter sin Form kun Afgjørelse af det regnskabsmæssige Mellemværende mellem Parterne. Dommen har ikke Karakteren af en Namsdom, der vil kunne være Gjenstand for umiddelbar Inddrivelse ved norsk Exekutionsmyndighed. Den Affattelse som Dommen har faaet, er, saavidt jeg kan se, i Overensstemmelse med den ved Konsularretten stedfundne Procedure, der fra Indstævntes Side netop gik ud paa at faa fastslaaet, „at

der ved at foretage en Opstilling af de Beløb, hvilke Citanterne har at ansvare de Indstævnte, og ligeledes af de Summer. der paastaaes at skyldes Citanterne af Indstævnte, saaledes som omtalt i Klagen, vil fremkomme en Saldo i Indstævntes Favør".

Assessor *V. Scheel:* Jeg er ligeledes i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

Extraordinær Assessor, Lagmand *Thinn:* Ligesaa.

Assessor *Reimers:* Jeg er enig med Herr Assessor Vogt.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

Konsularrettens Dom er saalydende:

„Citanterne i denne Sag er Herrer Moller Brothers, Kjøbmænd, Skibsagenter og Skibsmæglere, drivende Forretning i Shanghai, og Indstævnte er Brødrene Biørnstad, Skibsredere i Kristiania, Norge og Eiere af Dampskibet „Falk".

Paa den Tid, da Aarsagen til denne Sag opstod, var Citanterne Indstævntes Agenter i Shanghai.

Den 22 December 1905 blev et Certeparti afsluttet af Herrer Moller Brothers som Agenter for Brødrene Biørnstad, ifølge hvis Betingelser S/S „Falk" blev fragtet af the Eastern Java Trading Company for et Tidsrum af 3 Maaneder.

Paragraf 15 af det nævnte Certeparti lyder saaledes:

„Befragterne skal for Brugen og Leien af det nævnte Dampskib betale efter en Rate af $ 4500, mexikanske Dollars for hver og en Kalendermaaned, at betales en Maaned forskudsvis til Moller Brothers, Shanghai, med Fradrag af nogen Sum eller Summer, betalt til Kapteinen i de forskjellige Havne for Damperudtællinger, saaledes som bestemt i § 9, og skal Rederne i Mangel af saadan Betaling eller Betalinger, som heri specificeret, have Ret til at trække det nævnte Dampskib tilbage fra Befragternes Benyttelse uden Skade for nogen Fordring de, Rederne, paa anden Maade maatte have paa Befragterne ifølge dette Dokument, og Paragraf No. 21 lyder: Hvad der ved Indtrædelsen af denne Befragtning maatte findes ombord af Kul i Bunkers skal overtages af Befragterne til Markedspris i Havnen ved Befragtningens Begyndelse."

S/S „Falk" ankom til Shanghai den 9 Januar d. A. og lossede sin Last indtil den 13 i samme Maaned, og den 15 Januar overtog the Eastern Java Trading Company Skibet og begyndte at laste det for Wladivostock via Chefoo.

„Falk"s Fører, Kaptein Wetlesen, havde efter sin Ankomst til Shanghai den 9 Januar hørt Rygter, gaaende ud paa, at Befragternes (the Eastern Java Trading Company) økonomiske Stilling var vaklende, og han var bleven advaret af flere Kapteiner ligesom ogsaa af to Skibsfirmaer, til hvilke han havde henvendt sig om Oplysning, om at være meget forsigtig ligeoverfor Befragterne.

Kaptein Wetlesen udtaler i sit Vidneprov, at han omtalte for Herr Eric Moller, hvad han havde hørt om Befragterne, hvortil Herr Moller svarede.

at han ikke havde nogen Grund til at tvivle paa the Eastern Java Trading Co., da de altid havde betalt deres Regninger for Leie af andre Dampskibe.

Tidsbefragtningen tog sin Begyndelse den 15 Januar, men først den 17 Januar presenterede Herrer Moller Brothers the Eastern Java Trading Co. en Regning for første Maaneds Leie samt for de tiloversværende Bunkerkul, og Grunden til denne Forsinkelse udtaler Citanterne laa i en Uenighed med Hensyn til Prisen for Kullene i Bunkers.

I Mellemtiden paagik Lastningen af „Falk", uden at Befragtningspenge betaltes, hvorom Kapteinen talte til Herr E. Moller, idet han insisterede paa, at Pengene betaltes, da han ikke vilde forlade Shanghai, førend det var gjort, og i Kapteinens Brev af 22 Januar d. A. — hvoraf Kopi er bleven fremlagt under Vidneførselen — til Brødrene Biørnstad udtaler Skriveren, at han havde hørt Rygter om, at Befragterne skulde være insolvente, og at Befragtningspengene for den første Maaned endnu ikke var bleven betalt, samt at han naturligvis ikke vilde forlade Shanghai før Pengene var betalt og alting i Orden.

Ifølge det Prov, der er afgivet af Herr Turnbull, Citanternes Bogholder, bragte Herr C. St. Clair, Chefen for the Eastern Java Trading Co. den 23 Januar mellem Kl. 5 og 6 om Eftermiddagen til Udligning af den første Maaneds Befragtningspenge, forfalden 15 Jannar, af Bunkerkul, Agenthonorar etc. til Citanternes Kontor en Check paa Banque de l'Indo Chine stor $ 6415, betalbar til Moller Brothers eller Ihændehaver og udstedt af nævnte C. St. Clair. Checken har Datum af 29 Januar 1906. Den følgende Dag omkring Kl. 8 om Morgenen besøgte Kaptein Wetlesen Citanterne paa disses Kontor for at forhøre sig, om Fragten var bleven betalt, da „Falk" havde fuldført Lastningen den foregaaende Dag, ved hvilken Leilighed Herr E. Moller, som var tilstede sammen med Herr Turnbull i Henhold til Kapteinens Vidneprov sagde ham — Kapteinen — at han (Herr Moller) havde erholdt Befragtningspengene Dagen forud, og at alting var i Orden. Herr Turnbull viste derpaa Kapteinen Skibets Regnskab, der var gjort op til Dagen, med hvilket Kapteinen var tilfreds, og det blev aftalt mellem Kapteinen og Herr Moller, at der skulde remitteres Brødrene Biørnstad £ 400, hvilket blev udført ved Telegraf-Overførsel omtrent Kl. 11 samme Dag d. v. s. den 24 Januar; Kl. 1 samme Dag forlod „Falk" Shanghai.

Paa Grund af det kinesiske Nytaar lukkede Vekselbankerne i Shanghai i Henhold til forudgaaende Annoncering i de officielle Aviser den 25 Januar og forblev lukket indtil den 31 Januar, hvilken Dag Moller Brothers i Banken lod presentere den førnævnte Check, som de havde modtaget af the Eastern Java Trading Co.: Checken blev ikke betalt, men henvist til Trassenten, som i Mellemtiden havde forladt Shanghai og the Eastern Java Trading Co. fandtes at være konkurs.

„Falk" havde imidlertid naaet Chefoo, og den 29 Januar var den færdig med at losse af Shanghailasten, hvad der var bestemt til det Sted. I deres Afslutningsregnskab med Brødrene Biørnstad har Moller Brothers debiteret disse for de under 24 Januar remitterede £ 400, og da Citanternes øvrige Regnskaber, nemlig Regnskab for Udbetalinger for S/S „Falk" i *Karatsu*, der udviser en Saldo af $ 1 956,50 i Citanternes Favør, og Regnskab over Skibets Reise til Karatsu—Shanghai, udvisende en Saldo af $ 13.— i Indstævntes Favør er erklæret at være rigtige, er Spørgsmaalet, der er forelagt Retten

til Afgjørelse, hvorvidt Moller Brothers er berettiget til af Indstævnte at vinde igjen det førnævnte Beløb £ 400.

Herr Turnbulls og Kaptein Wetlesens Vidneprov stemmer ikke overens med Hensyn til, hvorvidt the Eastern Java Trading Company's Check blev vist Kapteinen eller ikke. Herr Turnbull udtaler at den blev, medens Kaptein Wetlesen siger, at han aldrig saa Checken, førend den blev fremlagt her i Retten, ligesaalidt som han nogensinde hørte Tale om nogen Check, men at der kun blev sagt ham, at alt var i Orden, og at Befragtningspengene var bleven modtaget af Moller Brothers.

Citanterne paastaar, at Kaptein Wetlesen saa Checken, at han var vidende om Bankernes Lukning, og at det var hans — Kapteinens indtrængende Anmodning, at Citanterne afsendte de £ 400 — til „Falk"s Redere.

Af Herr Turnbulls Prov fremgaar, at Kapteinen spurgte Herr Moller, om han vilde sende Rederne nogen Penge, og at Herr Moller svarede, at han omendskjønt han kun besad Check, vilde imødekomme Kapteinen med at sende Rederne en Remisse, og det overenskomne Beløb androg £ 400.

Nu er det efter Rettens Mening ikke af nogen Betydning, hvorvidt Kapteinen saa Checken eller ikke, eller vidste, at den var efterdateret, eftersom han ikke kunde paalægge Moller Brothers, at de skulde remittere Rederne Penge, han kunde kun spørge dem, om de vilde gjøre det, og hvis de gjorde det uden at tage Forholdsregler for at beskytte sig, skeede det paa deres egen Risiko, saalænge som de ikke havde modtaget Befragtningspengene, hvilke var forfaldne for mere end en Uge siden.

Ifølge Vidneprov modtog Moller Brothers efter Banktid den 23 Januar af „the Eastern Java Trading Company" som Betaling for Fragt, der var forfalden den 15 Januar en Check, dateret den 29 Januar, hvilken Check ikke kunde blive indkasseret før den 31 Januar, den Dag, paa hvilken Bankerne aabnede efter det kinesiske Nytaar.

Bankerne var som vanligt, aabne den følgende Dag, og Citanterne skulde under de Omstændigheder have forlangt Betaling den 24 Januar, eller idetmindste forlangt tilfredsstillende Sikkerhed for, at Checken vilde blive rigtig betalt, naar Bankerne blev gjenaabnet. Ved ikke at gjøre dette, indrømmede Citanterne i Strid med Certepartiets Bestemmelse Befragterne Kredit for Fragten etc. indtil den Dag, da Checken kunde blive indkasseret, og naar de remitterede Brødrene Biørnstad £ 400, førend de i Virkeligheden havde modtaget Befragtningspengene, gjorde de dette paa deres egen Risiko og Ansvar.

Citanternes Paastand om, at de var berettiget til at remittere Indstævnte Penge og derved undgaa Erstatningskrav fra Befragternes Side, ifald Kapteinen havde udført sin Trudsel om at blive liggende i Shanghai saalænge, indtil den første Maaneds Befragtningspenge var bleven betalt, kan ikke opretholdes af den Grund, at Befragterne ikke kunde faa noget Krav ligeoverfor Skibet, førend Befragtningspengene virkelig var bleven betalt, hvilket i dette Tilfælde ikke blev gjort.

Eftersom Citantskabets Regnskab (merket B 10) over Udbetalinger for Dampskibet „Falk" i Karatsu, der udviser en Saldo af $ 1 956,59 i Citanternes Favør, og deres Regnskab (merket B 11) over nævnte Skibs Reise fra Karatsu til Shanghai, udvisende en Saldo af $ 13 i Indstævntes Favør, er erklæret at være rigtige,

lyder denne Rets Dom saaledes:

At Moller Brothers af Shanghai ikke er bergttiget til fra de Indstævnte. Brødrene Biørnstad af Kristiania, at vinde tilbage de 400 Pund Sterling lig $ 3954,32, der remitteredes de Indstævnte ved telegrafisk Overførsel 24 Januar d. A.

At Moller Brothers til Brødrene Biørnstad har at afregne for de Penge, som de, Moller Brothers, modtog fra Herrer Anz & Co. af Chefoo som Fragt for Damper „Falk" fra Chefoo til Wladivostock, og

at i Beløbet for denne Afregning fragaar, hvad Brødrene Biørnstad skylder Moller Brothers ifølge Moller Brothers Regning. merket B 10 og B 11 eller ialt $ 1943,59, og Balancen at betales til Brødrene Biørnstad med 7 pCt. Rente deraf fra 7 Februar 1906 til Betaling sker.

At Sagsøgerne og de Indstævnte i denne Sag hver betaler sine Omkostninger i Sagen.

Den norske Konsularret i Shanghai, den 24 August 1906.
Undertegnet: *Thorvald Hansen*, Generalkonsul for Norge.

63.

Christiania Sjøret, den 21 November 1907.

J. Torgersen & Co. som Agenter for Firmaet v. d. Busche
(Advokat Gustav Blom)

mod

D/S „Ivanhoe"s Rederi
(Advokat Eckbo).

Klausulen „free on rail" forpligter ikke Rederiet til at betale Bryggepenge (wharfage) paa Lasten.

Under 2 November 1905 oprettedes en Befragtningskontrakt mellem Albr. W. Selmer som Bortfragter og Georg v. d. Busche som Befragter om Transport af 3/4000 Tons Træmasse fra Stenkjær til Tyne Dock, at skibes i Partier i 5/800 Tons efter Rederens Valg. Kontrakten afsluttedes i Henhold til forudgaaende Korrespondance mellem Selmer og John Torgersen & Co., hvorefter Befragtningen foregik blandt andet paa den Betingelse, at Fartøiet skulde besørge Lasten leveret „free on rail". I selve Befragtningskontrakten er denne Klausul dog ikke ordlydende indtaget, hvorimod der findes følgende Bestemmelse tilføiet i Kontraktens Slutning:

„The steamers have to pay the cost of labourage by putting the cargo on trucks at port of discharge — — ",
hvilken Passus under nærværende Sag er oversat saaledes:

„Skibene har paa Lossepladsen at betale Arbeidsomkostningerne ved at lægge Lasten paa Jernbanevogne".

I Henhold til Befragtningskontrakten bragte Dampskibet „Ivanhoe" en Ladning over til Tyne Dock. Efter endt Udlosning er der opstaaet Tvist mellem Befragter og Bortfragter om, hvem af dem det endelig paahvilede at dække endel ved Leveringen paaløbne Omkostninger, tilsammen udgjørende £ 51-10-0. Dette Beløb blev foreløbig udlagt af Ladningsmodtageren paa Befragterens Vegne, og da Skibet nægtede at refundere samme, har John Torgersen & Co. som Agenter for Firmaet v. d. Busche ved Stævning af 15 Oktober 1906 anlagt nærværende Sag mod D/s „Ivanhoe"s Rederi ved den bestyrende Reder, Albr. W. Selmer og paastaaet Indstævnte tilpligtet at betale £ 51-10-0 samt Sagsomkostninger. I Stævningen er tilføiet „med Renter", men i den i Deduktionsindlægget anførte Paastand er Rentepaastanden — formentlig ved en Uopmærksomhed — udeladt.

Indstævnte har paastaaet sig frifunden og tilkjendt Sagsomkostninger.

Forligsmægling er inden Retten forgjæves anstillet. Citantskabet oplyste oprindelig, at de paasøgte Omkostninger inkluderer „wharfage" med 6 d. og „landing to trucks" med 6 d. pr. Ton. tilsammen 1 Sh. pr. Ton; for den hele Ladning £ 51-10-0.

Under Sagens Gang har det imidlertid vist sig, at Rederiet selv har betalt „landing to trucks", ɔ: Arbeidsomkostninger ved Losningen. I Indlæg af 26 Juni 1907 (Dok. 16) oplyser Citantskabet herom, at de af Modtageren udlagte Omkostninger bestaar af følgende specielle Poster:

1) Wharfage, 6 d. pr. Ton
2) Tyne commission dues 4 d. pr. Ton
3) to the agent of the ship 2 d. pr. Ton

tilsammen altsaa 1 Sh. pr. Ton.

Ligeoverfor de to nye Poster, for hvilke intet Bilag er fremlagt, gjør Indstævnte gjældende, at Rederiet har betalt Skibets Udgifter og sine Agenter og protesterer under Paaberaab af Eventualmaximen mod Citantskabets Adgang til at inddrage de nye Poster under nærværende Sag.

Efter dette erklærer Citantskabet, at det efter Indstævntes Protest ikke for Tiden agter at optage yderligere Procedure om

de to (under 2 og 3 anførte Poster) og derfor ønsker Sagen begrændset til Posten „wharfage".

Med Hensyn til denne er det efter Proceduren paa det Rene, at Citantskabet har udlagt Beløbet, men Indstævnte gjør under Henvisning til Høiesteretsdom af 17 November 1905, Rt. 1906 Pag. 145 flg. gjældende, at Udgiftsposten er Skibet uvedkommende.

Heri antages Indstævnte at maatte gives Medhold.

„Wharfage" er under Sagen oversat med „Bryggepenge" og er en Afgift, som udlignes paa *Ladningen* med 6 d. pr. Ton. Den er derfor in casu ogsaa beregnet af den udlossede Last ɔ: 1030 Tons, ikke efter Skibets Registertonnage, der er 872 Tons. (se Dok. 17 i. f.), hvad der er Reglen ved Skibsafgifter. Paa Skibet udlignes der, efter hvad der er oplyst, særegne Afgifter.

Den almindelige Regel i Befragtningsforhold er efter norsk Sjøfartslov, at Skibet har at betale alle med *Transporten* forbundne Omkostninger, men at *Afgifter paa Ladningen* er Skibet uvedkommende, kfr. Sjøfartslovens § 136 sammenholdt med § 153. Overensstemmende hermed bestemmer den foreliggende Befragtningskontrakt i Post 4, at Befragteren skal betale alle Afgifter og Udgifter vedkommende Ladningen og Skibet dem, som vedkommer Skibet.

Ved den af Indstævne paaberaabte Høiesteretsdom er det nu afgjort, at Klausulen „free on rail" efter dens eget Indhold alene kan antages at udvide Skibets Transportforpligtelse, saaledes at Skibet maa udrede Omkostningerne ved Transporten fra Skibssiden til Jernbanevogn, medens Skibet ellers alene har Forpligtelse til at levere ved Skibssiden, — men at Klausulen *ikke* overfører paa Skibet nogen Forpligtelse til at betale de Ladningen vedrørende Afgifter. Dette er vistnok i Dommen alene direkte afgjort for den under nævnte Sag omprocederede Kanalafgift. Det indsees imidlertid ikke, at der efter Klausulens eget Indhold kan gjælde noget modsat for de paa Ladningen udlignede Bryggepenge. Denne Forstaaelse synes ogsaa at være en direkte Følge af den ovenfor gjengivne Post 4 i Befragtningskontrakten.

For at Citantskabet desuagtet skulde kunne gives Medhold i sin Paastand, maatte der derfor først og fremst foreligge Bevis for, at der paa Losseplads efter fastslaaet Koutume gjaldt en modsat Regel. Noget Bevis herfor foreligger ikke, idet man ikke i saa

Henseende finder tilstrækkelig Grund til at lægge større Vægt paa de fra Citantskabet dokumenterede Erklæringer (fra den norske Konsul, der dog kun udtaler Konsulens personlige Opfatning, samt fra 2 Firmaer paa Stedet) end paa de af Indstævnte dokumenterede Erklæringer (fra ni Firmaer paa Stedet). Den af Citantskabet fremlagte Erklæring fra Jernbanekompagniet om, at Afgiften qv. er „payable by“ (betalbar ved) Skibet, er som af Indstævnte paapeget tvetydig. Den kan forstaaes derhen, at Jernbanekompagniet kan gjøre Skibet ansvarlig for Afgiftens Erlæggelse. men dette behøver ikke at være afgjørende for Opgjøret mellem Skibet og Ladningseieren (Befragteren).

I nærværende Tilfælde kommer hertil, som antydet, at Klausulen ikke ordlydende findes i Befragtningskontrakten, men er omskrevet paa den foran gjengivne Maade. Efter det Anførte findes det ikke nødvendigt at udtale noget om, hvorvidt denne Omstændighed kunde tillægges nogen selvstændig Betydning.

Det er fra Citantskabets Side fremholdt, at Indstævnte ved et Par tidligere Anledninger har undladt at gjøre Regres gjældende overfor Ladningseier (Befragter) for udlagt Afgift, men dette kan hidrøre fra Uopmærksomhed eller Misforstaaelse og kan derfor ikke tillægges nogen afgjørende Betydning for nærværende Sag. (Forklaringen kan muligens ligge deri, at de af Citantskabet paaberaabte Opgjørsnotaer sees at være udfærdiget af et af de to Firmaer, som ogsaa under nærværende Sag har afgivet Erklæring i Citantskabets Favør, og saaledes alene kan være Udtryk for dette Firmas Opfatning).

I Henhold til det Anførte vil Indstævnte være at frifinde. Da Indstævnte kan paaberaabe sig en tidligere Høiesteretsdom til Støtte for sin Opfatning, kan Citantskabet ikke undgaa at paalægges Sagsomkostninger, der billiges med Kr. 150,00.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, D/s „Ivanhoe“s Rederi ved den bestyrende Reder, Albr. W. Selmer bør for Citantskabet, John Torgersen & Co. som Agenter for Firmaet, v. d. Busche, dets Tiltale i denne Sag fri at være.

I Sagsomkostninger betaler Citantskabet til Indstævnte Kr. 150,00 — et Hundrede og femti Kroner — der udredes inden

3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

15—11—1907.

M. C. Backer.

18—11—1907.

Ragv. Rasmussen.

21—11 1907.

Carl Hansen.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

udgivet af

Bestyrer i Nordisk Skibsrederforening

J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm,
og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 24-25	Aargang VIII	1907.

64.

Maanedsbefragtning.

II.

Leveringen — Skibets Tilstand — Leveringstiden — Leveringsstedet.

Kontraktens Opfyldelse indledes med, at Rederen stiller Skibet til Maanedsbefragterens Disposition i kontraktsmæssig Stand til aftalt Tid og paa fastsat Sted. Denne *Levering* er ikke fuldbyrdet alene derved, at Skibet bringes til Leveringsstedet som nævnt. Maanedsbefragteren eller hans Repræsentant paa Leveringsstedet maa desuden have *Melding* om, at Skibet er til hans Disposition; dog bortfalder Kravet om Melding, naar Skibet faktisk overtages uden Melding. En *Overtagelse* maa antages at foreligge, naarsomhelst Maanedsbefragteren faktisk disponerer over Skibet efter dets Ankomst til Leveringsstedet f. Ex. ved at beordre det til et andet Sted i Ballast, ved at indrede det for den Last, det skal **Leveringen.**

indtage, eller ved at give Afskiberen for den forestaaende Reise Underretning om, at Skibet er lasteklart. Det vilde i sidstnævnte Tilfælde være ganske urimeligt, om Maanedsbefragteren skulde have Fordelen af, at Tiden under Reisecertepartiet løber. med deraf flydende Ret til Liggedagspenge, og samtidig kunne gjøre gjældende, at Baaden ikke er leveret ham, og at han derfor ingen Maanedsfragt skal betale. Pligten til at give Afskiberen Underretning paahviler Maanedsbefragteren og ikke Rederen, og naar Kapteinen giver saadan Underretning, gjør han det paa Maanedsbefragterens og ikke paa Rederens Vegne. Derfor vil ogsaa Kapteinens Underretning til Afskiberen om, at Skibet er lasteklart, i heromhandlede Retning have samme Virkning som Maanedsbefragterens egen Melding til Afskiberen, hvis Meldingen har den Virkning, at Liggetiden derefter begynder at løbe. Er den af en eller anden Grund ugyldig, f. Ex. fordi Skibet ikke er paa behørig Lasteplads eller ikke rede til at indtage den specielle Ladning, som Reisecertepartiet angaar, vil Maanedsbefragteren kunne gjøre gjældende, at Kapteinen ikke har havt hans Fuldmagt eller Ordre til at give en Melding, som ingen Virkning har. og at han ingen Melding har faaet om Skibets Levering og derfor heller ikke har kunnet overtage Skibet og varetage sine Interesser overfor Reisebefragteren. Af den Grund anbefaler det sig aldrig at forsømme at give Maanedsbefragteren Melding om Skibets Levering. Med Hensyn til Tiden for Meldingen maa man, naar intet andet er vedtaget, vistnok anvende Bestemmelsen i Sølovens § 118, saaledes at Melding, for at være gyldig, maa gives inden Kl. 4 om Eftermiddagen (i Danmark Kl. 6). I Udlandet vil man have at følge dér gjældende Lov eller Praxis.

Skibets Tilstand. Om *Skibets Tilstand* ved Leveringen er der ikke meget at sige. Kontrakten bestemmer som Regel, at Skibet skal være tæt, stærkt og godt og i enhver Henseende udrustet for Tjenesten *(in every way fitted for the voyage)*. Det er i saa Henseende ikke de samme Fordringer, der maa forlanges opfyldte, som naar Skibet skal meldes klart for Lastning under et almindeligt Reisecerteparti, og dette er en ganske naturlig Følge af, at Skibet stilles

til Maanedsbefragterens Raadighed, uden at det paa Forhaand vides, hvorledes Befragteren vil disponere over Skibet, og at Maanedsbefragteren selv vil have at besørge meget af det, som under et almindeligt Certeparti Rederen selv har at drage Omsorg for, inden han kan melde Skibet lasteklart. Snart er det mere, snart mindre, der fordres for Levering under et Maanedscerteparti; saaledes vil Maanedsbefragteren selv have at indrede det for den specielle Last, han agter at give det for den første Reise, om særlige Foranstaltninger derfor er nødvendige, medens paa den anden Side Rederen maa levere Skibet til Maanedsbefragteren med fuld Besætning ombord, medens dette ikke er nødvendigt under et almindeligt Reisecerteparti for at kunne melde Skibet lasteklart med den Virkning, at Liggetiden begynder at løbe.

Tiden for Leveringen maa overholdes; det er her, som ved Reisebefragtning, en absolut Forpligtelse, Rederen paatager sig, saa at Befragteren bliver berettiget til at gaa fra (kancellere) Kontrakten, naar Skibet ikke leveres ham inden den foreskrevne Frist, og denne Ret tilkommer ham, selvom Forsinkelsen skyldes Aarsager, over hvilke Rederen eller nogen, for hvem han er ansvarlig, ikke har kunnet have nogensomhelst Kontrol. Der gjælder i saa Henseende i alt Væsentligt de samme Regler og Principer som ved almindelig Befragtning, jfr. Sølovens § 111, og der er derfor ingen Grund til at komme nærmere ind herpaa i denne Forbindelse. **Leverings-tiden.**

Stedet for Leveringen er det som Regel overladt til Maanedsbefragteren at bestemme indenfor et nærmere begrænset, større eller mindre Omraade, saaledes at Skibet indenfor disse Grænser skal leveres i saadan Havn, Dok eller ved saadan Plads i samme, som Befragteren maatte anvise, naturligvis under den Betingelse, at Skibet kan komme sikkert dertil og ligge dér sikkert, hvortil ogsaa hører, at det stadig skal kunne flyde, medmindre det specielt er vedtaget, at Befragteren for visse Havne kan forlange, at Skibet skal ligge i Grund. Overhovedet vil uden Tvivl her i Landet Reglerne i Sølovens § 114 ansees anvendelige alene med de Lempelser og Forandringer, der er en nødvendig Følge af **Leverings-stedet.**

Kontraktsforholdets eiendommelige Art. Navnlig maa Befragteren anvise en Plads, hvortil Adgangen er aaben, og hvorfra Skibet uden Hinder kan komme ud med indtagen Ladning. Der kan her være Grund til at fremhæve den eiendommelige engelske Opfatning, hvorefter Befragteren har Adgang til at beordre Skibet til en Havn, Dok eller Kai, som alt er optagen, saa at Skibet maa vente paa Tørn, en Opfatning, hvis Urimelighed bliver desto mere iøinefaldende, jo større det Omraade er, inden hvilket Befragteren kan fordre Skibet leveret. Om f. Ex. Skibet skal leveres i en Kulhavn paa Østkysten af England i saadan Dok og paa saadan Plads, som beordres af Befragteren, synes det i særligt Grad urimeligt, at Befragteren blandt en Mængde Havne og Dokke skal have Ret til at udse en, som fortiden er saa opfyldt, at Skibet ikke kan faa Adgang dertil, med den Retsvirkning, at Levering kun kan ske paa det saaledes anviste Sted. Det maa dog være klart for enhver, at, om et saadant Spørgsmaal var kommet paa Tale ved Kontraktens Indgaaelse, vilde Rederen paa det bestemteste have negtet at paatage sig Levering paa et af Befragteren anvist Sted, hvortil der ingen Adgang er ved Skibets Ankomst. Den engelske Retsopfatning paa dette Punkt gjør det midlertid tilraadeligt for Rederen at betinge sig, at den anviste Plads skal være tilgjængelig *(available)* strax ved Ankomsten.

Skulde det ikke være udtrykkelig betinget, at Befragteren har Ret til at anvise Leveringssted, maa Rederen kunne vælge hvilketsomhelst Sted for Levering indenfor de fastsatte Grænser.

III.

Rederens Forpligtelser — Maanedsbefragterens Forpligtelser Maskinkul — Kul til Kabys og Lugarer Ferskvand til Kjedlerne — Havneudgifter — Paa Leverings- og Tilbageleveringsstedet — Tolddiæter — Hospitalafgifter — Konsulatafgifter — Lodspenge — Kanalafgifter m. m. — Baade, Baadmænd m. m. — Extra Fortøiningsgods — Desinfektion — Ommaalingsudgifter — Udlæg til Skibsudgifter — Søforklaringer og Protester — Lastning og Losning — Overtidsarbeide — Taugværk for Lastning og Losning — Slingreskot, Fødere m. m.

Rederens Forpligtelser.

I den Tid, Befragtningen varer, holder Rederen Skibet til Maanedsbefragterens Disposition med fuldt Tilbehør og en fuldstændig Besætning, og under hele Tiden skal Rederen holde det i behørig Stand for Tjenesten og bestride alle Udgifter i Forbindelse dermed, herunder indbefattet Doksætning for Rensning og Maling af Bunden. Han skal forsyne Skibet med nødvendig Proviant for Reisen, idet Besætningens Underhold paahviler ham, ligesom han ogsaa fremdeles baade ansætter og afskediger Besætningen, der vedbliver at være i hans Tjeneste, og for hvis Handlinger han derfor vedblivende er ansvarlig overensstemmende med Sølovens § 8. Derved at Besætningen fremdeles er i hans Tjeneste, beholder Rederen vedblivende den faktiske Raadighed (Besiddelse) over Skibet og har derved den *faktiske* Adgang til naarsomhelst at trække Skibet tilbage; men ved Kontrakten begrænser han sin Ret til selvstændig Raaden over Skibet i den Udstrækning, hvori der gives Maanedsbefragteren Ret til at disponere over det. Denne Maanedsbefragterens Ret udøves som Regel ved direkte Ordrer til Kapteinen, hvem det paalægges at adlyde Befragterens Ordrer med Hensyn til alt, hvad der vedrører Lasten og dens Transport (de *forretningsmæssige* Anliggender i Modsætning til alt, hvad der vedrører *Navigationen*, og hvad dermed staar i Forbindelse). Det vil senere blive undersøgt, i hvilket Omfang denne Lydighedspligt paahviler Kapteinen. Ordrerne gives Kapteinen af Maanedsbefragteren direkte eller gjennem hans Repræsentant i de forskjellige Havne eller gjennem Superkargoen, naar Maanedsbefragteren har betinget sig Ret til at sætte en saadan ombord; han underholdes da for Rederens Regning ombord, undtagen naar det er specielt vedtaget, at Maanedsbefragteren skal yde Rederen Vederlag for hans Underhold.

Det paahviler Rederen at besørge Transporten af de Laster, Maanedsbefragteren bringer ombord, indenfor de ved Certepartiet fastsatte Grænser; derimod har Maanedsbefragteren at sørge for alt, hvad der vedkommer Lastens Levering og Stuvning, Losning og Udlevering samt alle Forretninger, som staar i Forbindelse dermed. Naar det paahviler Kaptein og Mandskab at være

Maanedsbefragteren til Hjælp, eller naar de faktisk yder ham Hjælp ved Udførelse af Arbeide eller Forretninger, som paahviler Maanedsbefragteren f. Ex. ved Lastens Stuvning eller Losning, ved Winchernes Betjening, ved Tælling, Veining eller Maaling af Lasten, ved Meldinger til Afskibere eller Modtagere angaaende Liggedagenes Begyndelse, Udløb o.s.v., vil Rederen ikke *overfor Maanedsbefragteren* have noget Ansvar for Følgerne af Besætningens Pligtforsømmelser i Udførelse af saadant Arbeide i Maanedsbefragterens Tjeneste. I hvilket Omfang Kapteinens Udførelse af Forretninger for Maanedsbefragteren eller Mandskabets Pligtforsømmelser i Udførelse af Arbeide, som efter Certepartiet paahviler Maanedsbefragteren, skaber Søpant i Skibet og derigjennem Forpligtelse for Rederen, vil der senere blive redegjort for, og i den Forbindelse vil da ogsaa blive undersøgt Spørgsmaalet om Rederens Regresret overfor Maanedsbefragteren i saadanne Tilfælde.

I en særlig Klausul bestemmes det i Almindelighed, at naar Maanedsbefragteren er misfornøiet med Kapteinen (eller Officererne) og indsender Klager over ham til Rederen, er det dennes Pligt at undersøge saadanne Klager, og, om nødvendigt, at ansætte en anden Fører. Om nogen selvstændig Ret for Maanedsbefragteren til at ansætte eller afskedige Føreren, er der ikke Tale, men naar Maanedsbefragteren indsender *berettigede* Klager over Kapteinen, og Rederen desuagtet ingen Forandring gjør, vil der kunne blive Spørgsmaal om Ansvar for Rederen overfor Maanedsbefragteren for Følgerne af Kapteinens senere Forseelser i Udførelse af Arbeide i Maanedsbefragterens Tjeneste, nemlig hvis det befindes at Kapteinen er uskikket til Opfyldelse af de Pligter overfor Maanedsbefragteren, som efter Certepartiet paahviler ham i Tjenestens forretningsmæssige Anliggender.

Vil Rederen have Skibet *assureret*, maa han selv besørge dette og betale *Præmien*.

Befragtningskommission, som er Vederlag til Mægleren for Istandbringelse af Kontrakten, betales af Rederen ifølge fast Praxis. Der er her Grund til nøie at paase, at det udtrykkelig betinges, at Kommissionen kun skal betales af den virkelig optjente Maaneds-

fragt. Mægleren har Ret til Kommission ogsaa for Maanedsfragt i den Tid, for hvilken Kontrakten fornyes.

Efterat Certepartiet har fastslaaet Rederens Forpligtelser i Overensstemmelse med det anførte, fastsættes Maanedsbefragterens Forpligtelser dels ved en Opregning og dels ved en almindelig negativ Begrænsning, idet han skal betale, og sørge for alt, hvad der ikke efter den foregaaende Klausul hviler paa Rederen, f. Ex. saaledes: **Maaneds-befragterens Forpligt-elser.**

That the charterers shall provide and pay for coals, port charges, pilotages, agencies, commissions, expenses of loading and unloading cargoes and all other charges and expenses whatsoever except those before stated.

Dette maa være Udgangspunktet for den nu følgende detaljerede Fremstilling af Udgifternes Fordeling. Man maa ved denne Undersøgelse stadig have for Øie, at Rederen har at forsyne Skibet med nødvendigt Tilbehør og at betale Udgifter vedrørende Besætningen, medens alle andre Udgifter falder paa Maanedsbefragteren.

Som allerede nævnt skal Maanedsbefragteren forsyne Skibet med ***Maskinkul*** for sin Regning; han skal ikke alene betale for de Kul, der bruges til Maskinen, men han skal ogsaa sørge for, at Skibet til enhver Tid er forsynet med det nødvendige Kvantum Kul. Træffer han ikke itide de nødvendige Foranstaltninger i saa Henseende, maa han selv bære Tabet, om Skibet derved bliver opholdt. Helt passiv kan dog Bortfragteren ikke forholde sig; det er ikke blot hans Pligt at give Maanedsbefragteren nøiagtig Besked om Størrelsen af den forhaandenværende Kulbeholdning, naar Oplysning derom begjæres af Maanedsbefragteren, men det er uden Tvivl ogsaa hans Pligt til en vis Grad gjennem Kapteinen at varetage Maanedsbefragterens Interesser, f. Ex. ved at give ham Underretning, naar Beholdningen ikke er tilstrækkelig for Behovet, ja endog til efter Omstændighederne selv at besørge det fornødne Indkjøb, f. Ex. naar der ikke er tilstrækkelig Forsyning ombord for den forestaaende Reise og Indhentelse af Ordrer fra Maanedsbefragteren enten ikke er mulig eller ialfald vilde medføre Ophold af Betydning. Naar Kapteinen eller Maskin- **Maskinkul.**

mesteren forsømmer sine Pligter i denne Henseende f. Ex. ved at give urigtig Besked om Beholdningens Størrelse eller ved uden videre at tiltræde Reisen med utilstrækkelig Kulforsyning. vil Rederiet foruden det Ansvar, som altid risikeres overfor Tredjemand. der har erhvervet en selvstændig Ret overfor Rederiet ved Konnossementet, ogsaa have Ansvaret for Tilsidesættelse af Pligter overfor Maanedsbefragteren. Naar denne, hvad der er meget almindeligt, giver sine Ordrer om Kulindkjøb til Kapteinen. og denne begaar nogen Feil eller Forsømmelse ved Ordrens Udførelse. kjøber for meget eller for lidet, eller kjøber en urigtig Sort Kul. kan deraf intet Ansvar opstaa for Rederiet. fordi Kapteinen ved at udføre Ordrer fra Maanedsbefragteren angaaende Kulindkjøb. optræder paa Maanedsbefragterens Vegne som dennes Agent eller Befuldmægtigede. Rederiets Ansvar kan ikke forøges ved at Maanedsbefragteren vælger at benytte Kapteinen som Mellemmand istedetfor en Tredjemand, og at Kapteinen er forpligtet til at besørge Kjøb af Bunkerkul for Maanedsbefragteren, kan ikke bevirke Ansvar for Rederiet. fordi Kapteinens Hverv udføres i Maanedsbefragterens og ikke i Rederiets Tjeneste.

Den Beholdning af Bunkerkul, der findes ombord ved Leveringen, overtages af Maanedsbefragteren til Dagens Pris for saadanne Kul paa Leveringsstedet, og paa lignende Maade overtager Rederen Kulbeholdningen ved Tilbageleveringen. Skjønt det sjelden dreier sig om store Summer, er Stridigheder baade angaaende Pris og Kvantum meget almindelige. For at forebygge saadan Strid anbefaler det sig at komme overens om at sende en kyndig Mand ombord for fælles Regning og at lade hans Skjøn være afgjørende baade med Hensyn til Kullenes Værdi og Mængde. Parterne maa overtage, hvad der findes i de faste (permanente) Bunkerrum, selvom de er helt fyldte.

Kul til Kabys og Lugarer.

Et staaende Stridsemne er Kul til Kabys og Opholdsrum ombord. Nogen fast Praxis i saa Henseende foreligger ikke: utvivlsomt er der mange Maanedsbefragtere, som uden Indsigelse lader Kapteinen benytte af Kulbeholdningen ombord til Kabys og Lugarer uden derfor at beregne sig noget Vederlag. Det er

jo ikke store Summer, det dreier sig om, men alligevel viser det sig, at saadanne Bagateller kan give Anledning til vidtløftige Stridigheder baade om, hvorvidt Rederen overhovedet skal betale for disse Kul, og hvor stort Forbruget er, naar der ikke er holdt Regnskab dermed. Erintet udtrykkelig vedtaget, vil Rederen neppe kunne paaberaabe sig den almindelige Bestemmelse om, at Maanedsbefragteren skal skaffe Kul og Brændsel, thi herved er utvivlsomt kun tænkt paa, hvad der behøves til at frembringe Damp. Da Rederen skal sørge for Besætningens Kosthold, maa det formentlig, naar intet andet er vedtaget, ogsaa være hans Sag at betale for det Brændsel, som er nødvendigt for Kostens Tilberedelse, og da Besætningens Underhold ombord i det hele paahviler ham, kan han vistnok ikke undgaa selv at betale for Brændsel til Opvarmning af Opholdsrum for Besætningen ombord. Herved maa imidlertid bemærkes, at mange Maanedsbefragtere, som sagt, ingen Ophævelse gjør over Rederens Forbrug af Kulbeholdningen ombord i nævnte Øiemed, og at Rederen til Gjengjæld som ved en stiltiende Overenskomst ikke debiterer Maanedsbefragteren for adskillige Smaaudlæg, saasom til Opfyringsmateriale under Kjedlerne (Ved, Tvist, Olie), Traktement til Lodser og Toldbetjente, hvis Underhold paahviler Maanedsbefragteren o.s.v.

Skjønt det er tvivlsomt, om Rederen er forpligtet til selv at anskaffe Ferskvand til Kjedlerne, er dette, saavidt vides, sædvanlig Praxis, og for Rederens Forpligtelse taler den Omstændighed, at der vilde være besynderligt, om en saadan Forpligtelse ikke skulde nævnes i Certepartiet ved Siden af Pligten til at levere Maskinkul, naar det er Parternes Mening, at Maanedsbefragteren ogsaa skal levere Ferskvand til Kjedlerne. Maanedsbefragteren kan ikke fordre, at der skal bruges Ferskvand til Kjedlerne, og vil han derfor i sin egen Interesse foretrække Benyttelse af Ferskvand, naar Kapteinen ønsker at bruge Saltvand, vil han selv have at bekoste dette. **Ferskvand til Kjedlerne.**

Havneudgifterne (port charges) betales af Maanedsbefragteren. Herunder falder alle Tonnageafgifter af hvilkensomhelst Art til det Offentlige, Afgifter for Benyttelse af Havn, Dok, Bol- **Havneudgifter.**

værksplads. og hvad dertil hører af særlige Redskaber og Indretninger til Brug ved Lastning, Losning eller Fortøining; endvidere Klareringsudgifter og andet Honorar af hvilkensomhelst Art til Mægleren eller hvem der ellers besørger Skibets Forretninger. Diæter til Toldembedsmænd, og meget andet — kort sagt enhver Havneudgift, som ikke efter sin Art i Henhold til det tidligere udviklede om Rederens Forpligtelser maa paahvile Rederen.

Paa Leverings- og Tilbageleveringsstedet.

I Leveringshavnen betales Udgifter for Indgaaende af Rederen og for Udgaaende af Maanedsbefragteren. I Principet er denne Fordeling klar nok, men den praktiske Gjennemførelse støder undertiden paa Vanskeligheder navnlig for Dokafgifters Vedkommende, fordi Rederen, der sender sit Skib i Ballast til Leveringsdokken, ofte vil have at betale en Afgift, som gjælder for Benyttelse af Dokken i et længere Tidsrum, saaledes at Afgiften i Virkeligheden kommer Maanedsbefragteren tilgode. Det vilde være en Urimelighed, om Rederen skulde betale saadan Afgift, som jo, for Skib, der kommer i Ballast, i Virkeligheden erlægges, ikke for at bringe det ballastede Skib ind i Dokken. men for dennes Benyttelse under Skibets Lastning for Maanedsbefragterens Regning. For denne Afgift faar Maanedsbefragteren Æqvivalent ved Fragten for den forestaaende Reise, og Rimelighed taler saaledes for, at han og ikke Rederen skal tilsvare Dokafgiften. Kommer Skibet med Last for Rederens Regning, og Rederen maa betale Afgift, der gjælder for Dokkens Benyttelse i et saa langt Tidsrum, at den ogsaa helt eller delvist kommer Maanedsbefragteren tilgode, naar han giver Skibet Last for første Reise i den samme Dok, vil derimod Rederen have at betale den fulde Afgift. Lignende Principer vil komme til Anvendelse for Tilbageleveringshavnens Vedkommende, skjønt Spørgsmaalet her har liden praktisk Betydning, fordi en bestemt Dok for Tilbagelevering sjelden aftales. Skulde imidlertid saa være Tilfældet, er det her Rederen. der kan komme til et profitere af en Afgift, som Maanedsbefragteren har maattet betale for at bringe Skibet i Ballast ind i Dokken. Er disse Betragtninger rigtige, vil ikke den Omstændighed, at Maanedsbefragteren eller Rederen bestemmer sig til at tage Skibet ud af

Dokken ved Leveringen eller Tilbageleveringen, uden at medtage Last derfra, kunne gjøre Forandring heri. Hovedsagen er den, at Afgiften, som gjælder for et længere Tidsrum, ikke erlægges for at bringe Skibet ind i Dokken, men for at benytte Dokken i det paagjældende Tidsrum, og det er derfor rimeligt, at den Part, i hvis Interesse det er, at Skibet bringes ind i Dokken, betaler Afgiften, selvom han paa Grund af forandret Bestemmelse ikke kommer til at nyde godt deraf; det ligger nærmest, at han bærer de Udgifter, der forspildes, ved at han forandrer en oprindelig Bestemmelse, og naar et ballastet Skib fordres leveret eller tilbageleveret i en Dok, maa det være, fordi det er Hensigten at laste Skibet i Dokken.

Udenfor det nævnte Tilfælde vil ikke den Omstændighed, at den ene Part kommer til at drage Fordel af Afgifter, som den anden Part har betalt, berettige sidstnævnte til at kræve, at Medkontrahenten, skal betale nogen Del af disse Afgifter. Om Skibet f. Ex. under Kontraktstiden har anløbet en Havn et tilstrækkelig Antal Gange, til at en vis Afgift, der er knyttet til Havnens Benyttelse, ved senere Anløb det samme Aar reduceres eller maaske helt bortfalder, vil ikke Maanedsbefragteren af den Grund have noget Krav paa, at Rederen skal deltage i de erlagte Afgifter, medmindre saadant er specielt vedtaget. En saadan særlig Aftale foreligger med Hensyn til kinesiske Tonnageafgifter i de østasiatiske Maanedscertepartier, som bestemmer, at *unexpired Chinese tonnage dues* ved Leveringen skal overtages og godtgjøres Rederen og omvendt ved Tilbageleveringen, naar Parterne kan gjøre Brug af dem. De nævnte Afgifter gjælder nemlig for et vist Tidsrum (fire Maaneder), saaledes at der ikke skal betales Afgift, naar Skibet indenfor dette Tidsrum atter anløber kinesisk Havn.

Er det ikke Maanedsbefragterens Hensigt at laste Skibet dér, hvor det leveres, eller har Rederen ingen Interesse i at faa Skibet tilbageleveret dér, hvor det skal tilbageleveres, enes Parterne, naar Skibet gaar i Ballast til Leverings- eller Tilbageleveringsstedet, ofte om, at det Tidspunkt, da Skibet kunde have været paa Stedet, lægges til Grund for Maanedsfragtens Beregning.

De indgaaende Udgifter spares derved for den Part, der skulde have betalt dem.

Naar udgaaende Klareringsudgifter bliver mindre paa Leveringsstedet, fordi Maanedsbefragteren benytter den samme Mægler, som Rederen benyttede for Indgaaende, kommer Besparelsen Maanedsbefragteren tilgode, og omvendt paa Tilbageleveringsstedet, naar Rederen for Udgaaende benytter samme Mægler, som besørgede Skibets indgaaende Forretninger.

Tolddiæter. Alle *Tolddiæter* for Vagthold udenfor vanlig Toldbodtid og i det hele for Udførelse af Toldforretninger, hvorfor Betaling kan kræves, saavelsom Underhold af Toldfunktionær, som sættes ombord ved Toldgrænsen og følger Skibet til Bestemmelsesstedet, paahviler Maanedsbefragteren.

Hospitals-afgifter. I visse, navnlig kanadiske Havne, maa der betales en fast *Hospitalsafgift*, hvad enten der sendes Patienter til Hospitalet fra Skibet eller ei. Det er tvivlsomt, om Maanedsbefragteren er forpligtet til at betale saadan Afgift, som jo paa en Maade er en Assurancepræmie, hvis Erlæggelse medfører den Fordel, at Rederen i Tilfælde af Sygdom blandt Besætningen, faar de syge gratis indlagt og forpleiet paa Hospitalet. Rimelighed taler for, at Rederen selv bærer denne Afgift.

Konsulat-afgifter. *Konsulatafgifter* falder paa Maanedsbefragteren, naar de betales som en Afgift ved Anløb af Havn, hvor Konsul er ansat. Hvor derimod Konsulatafgifterne betales som en halvaarig Afgift til Toldboden paa Skibets Hjemsted, saaledes som Tilfældet er baade i Norge og Danmark, vil Rederen selv have at betale denne Afgift. Expeditionsgebyrer til Konsulerne for Forretninger vedrørende Besætningen *(crew's consulages)* maa Rederen betale; hvorimod Udgifter ved Konsulatspaategning paa Skibsdokumenter, Sundhedspas og andre Papirer, som er nødvendige for den forestaaende Reise, falder paa Maaaedsbefragteren.

Lodspenge. *Lodspenge* af enhver Art, hvad enten det er en Afgift, som maa erlægges uden Hensyn til, om Lods benyttes eller ei, eller det er Betaling for ydet Lodstjeneste, paatvungen eller rekvireret, betales af Maanedsbefragteren, baade for Lods paa Søen, i Floder

og i Havn, naar kun det paagjældende Farvand er Lodsfarvand, det vil sige Farvand, hvor det er almindeligt at benytte Lods. I Klasse med Lodspenge maa stilles Betaling til *Kjendtmand* i Farvand, hvor det er almindeligt at benytte Kjendtmands Tjenester. Kunde Kapteinen have undgaaet at passere det Farvand, hvor han har benyttet Lods eller Kjendtmand, vil Afgjørelsen af, hvem der skal betale herfor, naar Kapteinen ikke paa Forhaand har erholdt Instruktioner fra Maanedsbefragteren, som han efter Omstændighederne maa ansees forpligtet til at følge, bero paa, om det har været i Overensstemmelse med almindelig Skik og Brug at benytte det paagjældende Farvand. Spørgsmaalet opstaar f. Ex. ofte, naar Kapteinen paa Vei til eller fra Hvidehavet gaar indenskjærs langs den norske Kyst og benytter Kjendtmand. Det er, saavidt vides almindeligt, naar Veirforholdene efter Kapteinens Skjøn gjør det tilraadeligt, at søge indenskjærs paa saadanne Strækninger, hvor det er muligt, og Maanedsbefragteren maa da naturligvis betale Udgifterne til Kjendtmand.

I den senere Tid er allehaande Klausuler, sigtende til at begrænse Kapteinens Adgang til at benytte Lods for Maanedsbefragterens Regning, blevet indført, men de varierer saa stærkt, at det ikke er muligt at udtale noget almindeligt derom. Ofte er disse Forbehold uklare, saa at de giver Anledning til Strid, og man kan vel da med Sikkerhed sige saa meget, at Rederen bør have Fordelen af Tvivlen.

Udgifter ved Benyttelse af *Kanaler*, Sluser og deslige falder paa Manedsbefragteren. Herunder kommer ogsaa *Assistance af Bugserbaade*, hvor saadan er nødvendig eller sædvanlig ved Passage gjennem paagjældende Farvand. Naar en lokalkjendt Mand tages tilhjælp ved Roret, uden at dette er foreskrevet, f. Ex. en *Kanalsteurer* i Kielerkanalen, maa Rederen vistnok selv betale derfor, fordi saadan Mand udfører Tjeneste under Navigationen, hvortil Skibets Folk ellers benyttes, og det er Rederens Sag til enhver Tid at holde Skibet forsynet med en fuldt effektiv Besætning. **Kanalafgifter m. m.**

Naar der kan være Tvivl om Valg af Farvand, om man for at vinde Tid skal benytte en Farled, naturlig eller kunstig, hvis

Benyttelse medfører særlige Udgifter, bør Kapteinen, saavidt muligt, paa Forhaand indhente Maanedsbefragterens Ordrer for at undgaa senere Strid. Kræver Veirforholdene, at saadan Farled benyttes er det naturligvis baade Kapteinens Ret og Pligt at gjøre det selv mod Maanedsbefragterens Ordrer. Forresten maa Afgjørelsen bero dels paa, hvad. der er Skik og Brug, dels paa, hvad der maa antages at være i Maanedsbefragterens Interesse. Naar Benyttelsen af det paagjældende Farvand medfører Besparelse i Tid. der mere end opveier de med Farvandets Benyttelse forbundne særlige Udgifter, maa Maanedsbefragteren ialfald betale disse, og om det efter Omstændighederne maa ansees for uberettiget af Kapteinen at passere saadant Farvand uden særlig Ordre fra Maanedsbefragteren, vil Rederen ganske vist selv have at betale de unødig paadragne Udgifter, men herfra vil være at trække den Vinding. Maanedsbefragteren har havt ved Besparelse af Tid.

Baade, Baadmænd m. m.

Assistance af *Baade* og *Baadmænd* ved Anløb af eller Afgang fra Havn eller ved Skifting vil være for Maanedsbefragterens Regning, om Benyttelse af fremmed Hjælp er tvungen efter Havnereglementet. Ellers vil Maanedsbefragteren kunne forlange, at Kapteinen skal benytte Skibets egne Baade og Dæksfolk uden Udgift for ham, men ogsaa her gjælder det, at hvor Benyttelse af fremmed Hjælp er en fornuftig Foranstaltning, som paa Grund af den derved opnaaede Tidsbesparelse bliver billigere end Benyttelse af egne Baade og Mandskab, maa Kapteinen ansees bemyndiget til at engagere den fornødne Hjælp for Maanedsbefragterens Regning. Af denne Grund vil f. Ex. Maanedsbefragteren ogsaa som Regel have at betale for *Assistance af Bugserbaad under Skifting i Havn*.

Extra Fortøiningsgods.

I visse Havne forsynes Skibene med *extra Fortøiningsgods* af Stedets Myndigheder, fordi Skibenes sædvanlige Fortøiningsgods paa Grund af Stedets udsatte Beliggenhed, ikke ansees tilstrækkeligt. Herfor betales en Afgift, som maa bæres af Maanedsbefragteren. Det kan ikke forlanges, at Skibet skal være udrustet udover, hvad der er det sædvanlige for at møde de særlige Krav, som et Steds udsatte Beliggenhed stiller. Den Betaling.

som erlægges for Kabler til en forsvarlig Fortøining af Skibet paa saadanne Steder, kan paa en Maade siges at svare til den Afgift, der maa betales for Benyttelse af Havne, der er byggede saaledes, at de yder Skibene Beskyttelse uden Anvendelse af usædvanligt Fortøiningsgods.

Udgifter til Røgning eller anden *Desinfektion*, som foretages paa Foranstaltning af vedkommende Myndigheder, og som disse ikke selv bestrider, vil blive for Rederiets Regning, hvis Sygdom blandt Besætningen er Aarsag til Desinfektionen, hvorimod Maanedsbefragteren vil have at betale disse Udgifter, naar den skyldes Skibets Anløb af smittet Sted, saa at den skal foretages, hvad enten det er syge ombord eller ei. Desinfektion.

Naar Skibet maa ommaales til Bestemmelse af de fastsatte Afgifter, hvilket f. Ex. er Tilfældet med norske og danske Skibe, som ankommer til svensk Havn, vil Maanedsbefragteren have at betale Udgifterne ved Ommaalingen; denne finder Sted for at fastslaa Afgifter, som han skal betale, og et svenskt Maalebrev hører ikke til de Dokumenter, hvormed danske og norske Skibe skal være forsynede. Ommaalingsudgifter.

Det er vistnok ret almindeligt, at Maanedsbefragteren i de forskjellige Havne, Skibet anløber, forstrækker Kapteinen med Penge til Dækning af Skibsudgifter; hertil har han dog ingen Forpligtelse udenfor særlig Vedtagelse, og han maa være berettiget til at beregne sig almindelig Provision for saadanne Udlæg. Udlæg til Skibsudgifter.

Udgifter til *Søforklaringer*, som aflægges i Overensstemmelse med Sølovens Paabud, maa Rederen selv betale, medmindre de fordeles som Groshavari, i hvilket Tilfælde Rederen kun betaler den paa ham faldende Andel. *Protester*, som noteres og udvides (extenderes) ifølge Ordre fra Maanedsbefragteren, maa denne selv betale; ligesaa, naar de efter Landets Lov eller Skik og Brug er optagne til Beskyttelse af Maanedsbefragterens Interesse, selvom han ingen udtrykkelig Ordre har givet dertil. Hvor derimod Kapteinen til sin egen eller Rederiets Beskyttelse af Hensyn til et Ansvar (f. Ex. for beskadiget Last) finder det nødvendigt at notere Protest, maa Rederen betale de dermed forbundne Udgifter. Søforklaringer og Protester.

Lastning og Losning.

Lastning og *Losning* besørger Maanedsbefragteren for egen Regning, kun at det som Regel bestemmes, at Kapteinen skal yde *al vanlig Assistance* med Skibets Takkel, Baade og Mandskab samt skaffe Folk til Winchernes Betjening. Desuden siger det sig selv, at Skibets Fører som den, der har det ubetingede Ansvar for Skibets Sødygtighed, har at skride ind, naar Stuvningen foregaar paa en saadan Maade, at Skibet derved bliver usødygtigt. Skipperen har ogsaa overfor det Offentlige og sit Rederi Ansvaret for, at de Forskrifter, Loven giver med Hensyn til Stuvning af visse Arter af Last (f. Ex. Korn), eller angaaende Dækslastens Høide, Indladning af brandfarlige og sprængbare Stoffer og lignende, nøie overholdes.

Den vanlige Assistance, som skal ydes med Mandskabet, bestaar, for Dampskibes Vedkommende ikke i, at det skal deltage i selve Lastnings- eller Losningsarbeidet; thi det er ikke almindeligt, at Mandskabet har noget dermed at gjøre. Derimod maa Kapteinen sørge for, at der leveres tilstrækkelig Damp fra Hovedkjedlerne eller Donkeykjedlen, og han maa, som sagt, stille Mandskab til Winchernes Betjening. Det hænder ikke sjeldent, at Arbeidsfolkene fra Land negter at arbeide sammen med Skibets Winchmænd, idet de af Hensyn til sin egen Sikkerhed og Arbeidets hurtige Udførelse forlanger at Wincherne skal betjenes af Folk, som de er vante til at arbeide sammen med. Hvis Certepartiet alene paalægger Kapteinen, at stille Skibets Mandskab til Disposition ved Wincherne, er han ikke forpligtet til at skaffe andre Folk, men gaar hans Forpligtelse ud paa at skaffe Betjening til Wincherne *(to provide winchmen)* opstaar det Spørgsmaal, om han maa skaffe Folk fra Land, naar Arbeidsfolkene ikke vil tillade, at Skibets Mandskab benyttes som Winchmænd. Der foreligger indbyrdes modsigende amerikanske Domme angaaende dette Spørgsmaal, som visselig er noget tvilvsomt. Det rimeligste er, at naar Kapteinen har stillet fuldt kompetent Mandskab til Wincherne, saa maa det blive Maanedsbefragterens Sag at finde Arbeidsfolk, som er villige til at arbeide sammen med dette Mandskab, og at

han derfor selv maa finde andet Mandskab til Wincherne, hvis hans Folk ikke vil arbeide med Skibets Mandskab.

Det er vanligt, at Skibets Dæksofficerer fører Kontrol med Lasten, og de maa derfor øve saadan Kontrol, naar Rederen efter Certepartiet skal yde al vanlig Assistance ved Lastning eller Losning; men naar de kontrollerer, f. Ex. tæller Lasten, saa gjør de det paa Maanedsbefragterens Vegne, i hans Tjeneste, hvilket, som senere skal paavises, har stor Betydning for Spørgsmaalet om Rederens Konnossementsansvar (Ansvar for Manco m. m.) overfor Maanedsbefragteren.

Kapteinen er ikke forpligtet til at tilstede Lastning og Losning udenfor vanlig Arbeidstid i Havnen, hvor ikke dette er Kutyme i den paagjældende Fart, men dette har ikke synderlig praktisk Betydning, da ethvert Maanedscerteparti bestemmer, at der skal lastes og losses Dag og Nat, naar det forlanges. Den Hjælp, som Kapteinen da ifølge Kontrakten skal yde, maa han præstere ogsaa udenfor vanlig Arbeidstid, men han kan selvfølgelig ikke tvinge Mandskabet til at arbeide, udover hvad det ved Loven er forpligtet til, se Sølovens § 44, jfr. § 96 og den norske Lov om Statskontrol med Skibes Sødygtighed af 9 Juni 1903 § 86 ff. Overtidsarbeide.

Naar der saaledes efter Kontrakten skal losses Dag og Nat, er ikke Maanedsbefragteren forpligtet til at betale Rederens Folk for Overtidsarbeide, naar det ikke er specielt vedtaget, men saa er næsten altid Tilfældet. Maanedsbefragteren maa da betale Skibets Folk for alt Overtidsarbeide, heri indbefattet Arbeide med Skifting under Lastning eller Losning. Undertiden er den Betaling, der skal ydes, bestemt ved Certepartiet, og det anbefales til Undgaaelse af Strid, altid at træffe Aftale herom paa Forhaand. Er ingen saadan Aftale truffet, maa Rederen formodentlig mindst kunne forlange, hvad han efter den citerede Lov om Statskontrol § 87 har at erstatte Mandskabet, altsaa 40 Øre pr. Time. Mandskabets Ret til Extrabetaling beror udelukkende paa dets Hyrekontrakt og Loven. Mandskabet er ikke Part i Befragtningskontrakten og kan selvfølgelig ikke paaberaabe sig denne overfor Rederen.

Tougværk for Lastning og Losning. Kapteinen skal stille til Disposition ved Lastning eller Losning Skibets faste Takkel, altsaa Bomme med Hjul og Løbere, men hvad der forbruges af *Tougværk* under Losning, bliver for Maanedsbefragterens Regning. Da dette er et konstant Stridsspørgsmaal, var det ønskeligt, om Sagen blev afgjort ved en særlig Klausul i Kontrakten, hvorved Strid kunde forebygges. Det er ikke smaa Summer, det kan dreie sig om, navnlig i kort Fart med tung Last f. Ex. Malm. Tougværk, der benyttes under Lastning eller Losning, som Stropper eller Løbere, er at opfatte som en Udgift ved Losningen. Det vilde være ganske urigtigt at paastaa, at det maa henregnes til Skibets Tilbehør og som saadant leveres af Rederen, og at Skibet ikke skulde være i enhver Henseende udrustet for Tjenesten *(fitted for the service)*, naar det ikke var forsynet med tilstrækkeligt Tougværk for Lastning og Losning. Til Skibets Tilbehør kan kun henregnes saadanne til Skibet hørende løse eller faste Gjenstande, som ved at benyttes efter sit Øiemed vel gjennem Tiden forringes i Værdi og Brugbarhed ved Slid og Ælde, derimod ikke hvad der er bestemt til Forbrug under selve Reisen (se Sølovens § 268), og dette sidste er Tilfældet med Tougværk, som benyttes til Lastning eller Losning. Hvormeget der forbruges, afhænger ganske af Forhold, hvorover alene Maanedsbefragteren er raadig, saasom Lastens Art, om han vilde benytte Kran fra Land eller Skibets egne Wincher, hvor hurtig han ønsker at fremme Expeditionen; thi jo hurtigere det skal gaa, jo flere Gjæng der skal arbeide ved hver Luge, des mere Tougværk vil der naturligvis blive opbrugt. Det er vistnok almindeligt, at Kapteinen selv sørger for, at tilstrækkeligt Tougværk til Lastning og Losning findes ombord, men nogen Forpligtelse hertil kan der ikke paahvile ham, og gjør han det, bør han holde nøie Regnskab med, hvad der forbruges, og holde det udslidte Tougværk til Disposition for Maanedsbefragteren, forsaavidt det endnu repræsenterer nogen Værdi.

Slingreskot, Fødere m. m. Maanedsbefragteren maa selv for egen Regning anskaffe alt Materiale til Underlag, Forstøtning og Separering af Lasten. Kræver denne særlige Foranstaltninger for at gjøre Rum eller Dæk

skikket til dens forsvarlige Anbringelse og Beskyttelse som f. Ex. i Kreaturfarten, vil Maanedsbefragteren selv have at besørge det fornødne, og denne Pligt maa paahvile ham selv i Tilfælde, hvor det er Hensynet til Skibets Sikkerhed, der kræver saadanne særlige Foranstaltninger, saaledes f. Ex. naar Lasten er saa tung, at der maa bygges op i Rummet for at faa den tilstrækkelig tilveirs. Derimod er det ved amerikanske Domme antaget, at det Materiale, som behøves til Slingreskot og Fødere ved Ladninger som Korn, der skibes løst i Rummet, maa leveres af Rederen for egen Regning, hvilket formodentlig begrundes derved, at et tilstrækkeligt Antal Bord til dette Brug er indbefattet i det almindelige Tilbehør for Skibe, der kan anvendes i Fart, hvor saadanne Sikkerhedsforanstaltninger er foreskrevne. Derimod er det ikke tvivlsomt, at Maanedsbefragteren for egen Regning maa besørge opsat baade Slingreskot og Fødere.

IV.

Maanedsfragten — Løber fra Leveringen — Punktlig Betaling — Dens Beregning — Tiden — Varsel ved Benyttelse af Option — Ret til Overskridelse — Reisernes Grænse — Alle lovlige Varer — Passagerer — Tilbageleveringen — I samme gode Orden og Stand — Maanedsbefragterens Ansvar for Skade paa Skibet.

Det Vederlag, som betales for Benyttelse af Skibet, kaldes *Maanedsfragt*, men i daglig Tale bruges ogsaa de mindre heldige Udtryk: *Leien* eller *Hyren* (det engelske: *hire*). Som Benævnelsen antyder, fastsættes dette Vederlag som en Sum per Maaned, der betales *forud*, maanedsvis eller halvmaanedsvis. **Maanedsfragten.**

Maanedsfragten løber fra Leveringen til Kontraktens Ophør, altsaa normalt til Tilbageveringen eller til Skibets Forlis, naar det indtræffer i Kontraktstiden, herunder indbefattet Kondemnation, Sølovens § 6. Er Skibet forsvundet, vil Maanedsfragt ikke kunne fordres udover det Tidspunkt, da man sidst havde Efterretning om Skibet. **Løber fra Leveringen.**

I samme Stund, Skibet er leveret til Maanedsbefragteren,

begynder Maanedsfragten at løbe; der er ikke Tale om nogen Anvendelse af Sølovens Bestemmelser angaaende Tiden for Liggedagenes Begyndelse. Det bliver Maanedsbefragterens Sag at ordne sig saaledes, at han kan benytte Skibet, strax det leveres ham. I den senere Tid er det imidlertid blevet ganske almindeligt i europæiske Maanedscertepartier at indføre Klausuler, som bestemmer, at Tiden først skal regnes, eller Fragten først løbe fra en vis Tid efter Leveringen, f. Ex. saaledes, at den regnes fra Kl. 6 den følgende Dags Morgen, naar Skibet leveres efter Middag. En saadan Klausul hindrer ikke Befragteren i at benytte Skibet, saasnart det er leveret ham, uden at saadan Benyttelse forpligter ham til at betale Maanedsfragt indtil det Tidspunkt, fra hvilket Tiden efter Kontrakten skal regnes.

Punktlig Betaling. Maanedsfragten skal betales punktlig paa Dagen og paa den Plads, som bestemmes i Certepartiet. Den indbetales som Regel til den Mægler, gjennem hvem Certepartiet er sluttet, og det er en fast Kutyme, at denne Mægler paatager sig Indkasseringen og den videre Forsendelse til Rederen uden at beregne sig noget Vederlag derfor udenfor den fastsatte Befragtningskommission. Det er Mæglerens Pligt uopholdelig at give Rederen telegrafisk Underretning, om Betalingen udebliver blot en eneste Dag; thi saadan Forsinkelse er tilstrækkelig til at give Rederen Ret til at trække Skibet tilbage, som senere skal blive omtalt. Naar en Søn- eller Helligdag indtræffer paa den Dato, da Maanedsfragten forfalder, og paa den Plads, hvor Betalingen skal ske, vil Maanedsfragten forfalde den nærmest paafølgende Hverdag.

Dens Beregning. Fragten fastsættes per Kalendermaaned og beregnes med en Times Nøiagtighed. Er der ingen tilsvarende Dato i den følgende Maaned, regnes til Maanedens sidste Dag. Er Skibet f. Ex. leveret 31 Januar Kl. 12 Middag, og Fragten skal betales maanedsvis forud, forfalder anden Termin 28 Februar (eller 29 Februar i Skudaar), tredje Termin 31 Marts, fjerde Termin 30 April o.s.v. Maanedsfragt for Dele af en Termin beregnes som en Brøk af Maanedsfragten, hvis Tæller er Dageantallet fra sidste Periodes Udløb, medens Nævneren er det Antal Dage.

der findes i Perioden. Sidste Periode forfaldt f. Ex. 15 Juni Kl. 12 Middag. og Skibet tilbageleveres den 3 Juli Kl. 6 Eftermiddag; der bliver da for denne Tid at betale $18\frac{6}{24}$: 30 af Maanedsfragten, fordi Perioden 15 Juni—15 Juli er paa 30 Dage. Leveres Skibet den 29 Oktober under et Certeparti for 4 Maaneder, udløber disse Maaneder med den 28 Februar, og der skal kun betales for 4 Maaneder, saa at den samme Betaling isaafald skal ydes, hvad enten Skibet leveres den 28, 29, 30 eller 31 Oktober. Er Skibet bortfragtet paa længere Tid, forfalder næste Termin ikke den 28 Marts, men den 29, 30 eller 31 Marts, eftersom Skibet var leveret den 29, 30 eller 31 Oktober. Er Skibet leveret den 28 Februar, forfalder Terminerne den 28 i hver paafølgende Maaned, og er Skibet bortfragtet for 6 Maaneder, forfalder sidste Termin den 28 August og ikke den 31 August. Tilbageleveres Skibet først den 31 August, maa der betales extra $^{3}/_{31}$ af Maanedsfragten, fordi den næste Periode vilde være paa 31 Dage, nemlig fra 28 August til 28 September.

Ved Forfaldstid er Maanedsbefragteren forpligtet til at erlægge den fulde betingede Fragt for den kommende Periode, selvom det paa det Tidspunkt kan forudsees, at Skibet vil blive tilbageleveret inden Periodens Udløb. Han har ingen Ret til at udsætte Betalingen indtil Skibets Tilbagelevering eller til kun at betale for saadan Del af den forestaaende Periode, som efter hans Skjøn vil medgaa inden Skibets Tilbagelevering, medmindre han da har betinget sig saadan Ret ved Kontraktens Indgaaelse. Ligesaalidt har han nogen Ret til at gjøre Fradrag for den Værdi, han mener de i Behold værende Bunkerkul vil repræsentere.

Skibet bortfragtes paa et vist Antal Maaneder eller endogsaa Aar, og ofte saaledes at Maanedsbefragteren kan beholde Skibet for et eller flere yderligere Tidsrum, for Ex. for $^{6}/_{6}$ Maaneder, hvilket vil sige at Maanedsbefragteren *skal* beholde Skibet 6 Maaneder, og *kan* beholde det 12 Maaneder, om han vil, eller for 6/6/6 Maaneder, hvilket vil sige, at Befragtningen gjælder for 6 Maaneder med Ret (Option) for Maanedsbefragteren til at beholde Tiden.

Skibet 6 og 6 Maaneder yderligere. Fragten er da ofte forskjellig for hvert Tidsrum. Det er ikke ualmindeligt, at Befragtningen gjælder for den Tid, en enkelt Reise, en Rundreise eller flere Reiser medtager. saaledes at Tiden forsaavidt ikke er bestemt paa Forhaand, som den afhænger af, hvor hurtig Reisen eller Reiserne udføres, men disse Reiser er altsaa bestemt paa Forhaand, og Maanedsbefragteren kan ikke sende Skibet paa andre Reiser end de i Kontrakten bestemte.

Varsel ved Benyttelse af Option.

Er det ikke paalagt Maanedsbefragteren at give Varsel en bestemt Tid forud, om han agter at beholde Skibet eller levere det tilbage efter Udløbet af den fastsatte Minimumstid, kan intet Varsel paa Forhaand forlanges, og Rederen bør aldrig forsømme at betinge sig et rimeligt Varsel, saa at han faar Leilighed til itide at disponere over sit Skib. Det er almindeligt, at der bestemmes et Varsel paa mindst 14 Dage.

Ret til Overskridelse.

Det er anerkjendt overalt, at Maanedsbefragteren ikke er forpligtet til at tilbagelevere Skibet nøiagtig paa den Dag, Tiden udløber. Det vilde være umuligt for ham at indrette sine Dispositioner eller beregne Reiserne med en saadan Nøiagtighed, at Skibet netop kunde tilbageleveres ved Tidens Udløb. Der maa nødvendigvis indrømmes ham et vist Spillerum, men Vanskeligheden ligger i at bestemme dettes Størrelse. Faste Regler derfor gives ikke, og da Afgjørelsen beror paa et Skjøn, for hvilket det ofte er vanskeligt at finde faste Holdepunkter, er det ikke underligt, at der stadig opstaar Strid herom. At den Tid, for hvilken Befragtningen gjælder, maa tages i Betragtning, er en Selvfølge og er den Fart, i hvilken Skibet skal beskjæftiges, omtalt i de Forhandlinger, der gik forud for Befragtningen, eller maaske i selve Kontrakten, eller er den givet ved selve Skibets specielle Bygning eller Indredning, vil Hensyn ogsaa være at tage hertil, ligesom til Skibets Størrelse og Fragtmarkedet i det hele paa den Tid og det Farvand, da den sidste Reise skal udføres. En Overskridelse paa omtrent 14 Dage for en 6 Maaneders Befragtning og tilsvarende Overskridelse for en længere eller kortere Befragtningstid, vil som Regel ikke blive anseet for overdreven. Saalænge Tiden ikke er

udløben, vil Befragteren altid være berettiget til at sende Skibet paa en ny Reise, der ikke medfører større Overskridelse, end han maa ansees berettiget til. Efter Tidens Udløb kan han ikke sende Skibet paa en ny Reise, naar det befinder sig paa et Sted, hvor Tilbagelevering kan ske ifølge Kontrakten, men skal Maanedsbefragteren sende Skibet til en anden Plads for Tilbagelevering, er han vistnok berettiget til at give det Ladning med til denne Plads eller en Plads paa Veien.

Befragterens Ret til at overskride Tiden er ingenlunde afhængig af, at der til denne er føiet et Forbehold som „omtrent" eller lignende; ifølge Rettens Begrundelse maa den tilkomme ham selv i Tilfælde, hvor en bestemt Tid uden saadant Forbehold er vedtaget. Helt uden Betydning er dette Forbehold dog ikke. Det antages nemlig at medføre en Ret for Befragteren til at tilbagelevere Skibet en rimelig kortere Tid inden Befragtningstidens Udløb, medens saadan Ret ikke tilkommer ham, naar Befragtningstiden er fastsat uden denne Tilføielse.

Af Overskridelsesrettens Begrundelse følger ogsaa, at den kun kan komme til Anvendelse ved Skibets Tilbagelevering og ikke ved Udløbet af en enkelt af Befragtningstidens Afdelinger. Er Skibet bortfragtet for 12, Option 6 Maaneder, og Maanedsbefragteren vælger at beholde Skibet ogsaa de 6 Maaneder, regnes de første 12 Maaneder udløbne nøiagtig paa Dagen, selvom Skibet da befinder sig paa Reise, saaledes at det Varsel, Maanedsbefragteren skal give, regnes tilbage fra den nøiagtige Dato for første Tidsafsnits Udløb, ligesom ogsaa denne nøiagtige Dato bliver afgjørende for, hvornaar den ændrede Fragtrate, der maatte være betinget for det følgende Tidsafsnit, træder i Kraft.

Det er forstaaeligt, at Rederne, naar Tiden for Kontraktens Udløb nærmer sig, ofte befinder sig i en pinlig Uvished med Hensyn til deres Forpligtelse til at lade Maanedsbefragteren sende Skibet paa en ny Reise, hvorved Tiden vil blive saa meget overskreden, at der kan reises Spørgsmaal, om det ikke er for meget. Paa den ene Side maa Hensyn tages til det overmaade store Ansvar.

de let paadrager sig ved at negte at lade Skibet udføre en Reise, naar maaske en Voldgiftskjendelse eller Dom vil fastslaa, at Maanedsbefragteren havde Ret til at sende Skibet paa denne Reise; og paa den anden Side vil maaske Udførelsen af denne Reise kunne medføre store Tab for Rederen, fordi Skibet da ikke kan komme tidsnok til Leveringsstedet eller Lastepladsen ifølge en ny og fordelagtig Kontrakt. Kunde man opnaa en hurtig Forhaandsafgjørelse ved Voldgift, vilde det være en Udvei; men dels gaar det som Regel ikke saa hurtig at faa en Voldgiftskjendelse, og dels vil ikke Rederen altid kunne tvinge Maanedsbefragteren til at henskyde Spørgsmaalet til Voldgiftsafgjørelse, enten fordi den almindelige Voldgiftsklausul overhovedet ikke er bindende for nogen af Parterne (f. Ex. efter amerikansk og fransk Ret) eller fordi det paagjældende Lands Ret (f. Ex. engelsk Ret), selvom Voldgiftsklausulen ansees bindende, dog udelukker den ene Part fra at tvinge den anden til at indbringe et saadant Spørgsmaal for Retten, forinden Rederen har taget sin Bestemmelse og handlet derefter. Hvis Rederen under en saadan Situation bestemmer sig til at trække Skibet tilbage, men samtidig tilbyder at udføre den forestaaende Reise for egen Regning, vil han derved opnaa, at der intet Ansvar vil opstaa overfor Reisebefragteren, og det mulige Ansvar overfor Maanedsbefragteren vil ikke kunne overskride det Tab, som denne lider ved, at Skibet er trukket tilbage i Utide. Det samme vil forøvrigt opnaaes, om Rederen stiller et andet dertil egnet Skib til Disposition for Udførelse af Reisen.

Reisernes Grænse.

Der er ikke meget at sige om de Grænser, inden hvilke Maanedsbefragteren kan sende Skibet, og de Havne eller Pladse, hvortil han kan sende det. Grænserne er altid fastslaaet i Certepartiet, og Rammerne er her ofte meget rummelige. Selvom det ikke udtrykkelig er sagt, kan han kun sende Skibet til sikre Havne, hvor det kan ligge flot. Om det end er almindeligt, at et Skib af den Størrelse og med saadan Last, som indehaves, ligger i Grunden i den paagjældende Havn, vil man sikkert anse det nødvendigt for Maanedsbefragteren udtrykkelig at betinge sig dette. Skjønt det er en Selvfølge, er det dog ikke overflødigt at gjøre

opmærksom paa, at Maanedsbefragteren intetsomhelst har at gjøre med de Betingelser, hvorpaa Skibet er forsikret. At Kaskoassurandørerne betinger sig Extrapræmie for Anløb af visse Havne. eller overhovedet ikke forsikrer for Fart paa visse Havne afgiver ganske vist en Formodning for, at disse Havne ikke er sikre enten i Almindelighed eller for Skibe med saadant Dybgaaende, men for Rederen vil det ikke være tilstrækkeligt *alene* at støtte sig til denne Kjendsgjerning som Grundlag for at nægte at sende Skibet til en vis Havn. Det anbefaler sig at indføre som en Betingelse i Certepartiet, at Maanedsbefragteren ikke kan sende Skibet til nogen Plads, hvor det ikke er forsikret, og at han skal betale alle Extrapræmier, som Kaskoassurandørerne forlanger for Befaring af de Steder, hvortil han beordrer Skibet.

Der kan i denne Forbindelse være Grund til at gjøre den almindelige Bemærkning, som forresten ikke gjælder særlig for Maanedsbefragtning, men har en meget videre Anvendelse, nemlig at de Begrænsninger som Kontrakten indeholder med Hensyn til det stedlige Omraade, inden hvilket Skibet kan sendes, ikke skal forstaaes i den videnskabelig geografiske Betydning, der tillægges de benyttede Udtryk, men i den særlige kommercielle Betydning. hvori de benyttes i Forretningsdokumenter; saaledes turde det være almindeligt anerkjendt, at *Kontinentet* alene omfatter Havne mellem *Bordeaux* og *Hamburg*, at Benævnelsen *Østersøhavne (Baltic ports)* omfatter alle Havne indenfor *Skagen*, at Fart paa *Island* ikke falder ind under *europæisk Fart* o.s.v.

Med Iagttagelse af gjældende Love og Forskrifter og med de Begrænsninger, som Kontrakten sætter, kan Maanedsbefragteren give Skibet hvilkensomhelst Last til Befordring *(all lawful merchandizes)*. **Alle lovlige Varer.**

Passagerer kan kun medtages, naar det er udtrykkelig betinget. eller naar Skibet er udrustet med Passagerbekvemmeligheder, og naturligvis altid kun i saadant Antal og under Iagttagelse af de Forskrifter, som vedkommende Landes Lovgivning indeholder til Passagerernes Sikkerhed og forsvarlige Behandling ombord. Kontrakten vil fastsætte de særlige Betingelser, hvorunder **Passagerer.**

Passagerer kan medtages, og de vil som Regel gaa ud paa, at Maanedsbefragteren skal betale alle Udgifter, som dermed maatte være forbundne ved Opfyldelse af gjældende Loves Forskrifter (Inspektion, Certifikat, særlige Anordninger med Hensyn til Opholdsrummenes Størrelse og Udstyr, Skibets Udrustning, Forsyning med Redningsmidler o.s.v.). Overtages Provianteringen af Rederen, fastsætter gjerne Kontrakten en vis Betaling for hver Passager, som Maanedsbefragteren skal yde Rederen som Vederlag.

Tilbageleveringen.

Tilbageleveringen skal ske til Tid og paa Sted, som aftalt i Kontrakten. Der er ikke stort mere at sige herom. Der kræves ikke, som ved Leveringen, nogen Melding, medmindre Tilbagelevering sker udenfor Kontrakten, saa at der foreligger et Brud paa denne. Naar Tiden er udløbet, og Skibet befinder sig i Havn, hvor Tilbagelevering skal ske, har Rederen fri Dispositionsret igjen over sit Skib og behøver ikke Maanedsbefragterens Samtykke eller nogen udtrykkelig Melding fra ham for at disponere over Skibet for egen Regning. Tilbageleveringen kan ske naarsomhelst i Døgnet ved Dag eller Nat, naar intet andet er aftalt.

I samme gode Orden og Stand.

Skibet skal tilbageleveres *i samme gode Orden og Stand, hvori det er leveret,* alene med Undtagelse af vanligt Slid. Det er derfor Maanedsbefragterens Pligt at rengjøre Skibet og fjerne, hvad han maatte have benyttet som løst eller fast Materiale til Stuvning, Sikring eller Beskyttelse af Godset, saasom Opbygninger paa Dæk eller i Rum, Slingreskot, Kreaturbaase, Mellemdæk og meget andet.

Maanedsbefragterens Ansvar for Skade paa Skibet.

Maanedsbefragteren er kontraktsmæssig ansvarlig for al Skade, som er forvoldt Skibet med Tilbehør ved Pligtforsømmelse af nogen under Udførelse af Arbeide i hans Tjeneste. Der vil i saa Henseende navnlig være Tale om Skade paa Skibet og dets Takkel ved hensynsløs Lastning eller Losning. Det er ikke Skipperens Sag at føre Kontrol med, at Maanedsbefragteren opfylder sine Pligter i saa Henseende, hvormed dog kun menes, at Maanedsbefragteren ikke kan undgaa Ansvar overfor Rederen under Henvisning til, at Kapteinen ikke har skredet ind. Meningen er ikke, at Kapteinen skulde forholde sig passiv, naar han ser, at man er skjødesløs eller

uforsigtig. Belastes f. Ex. Skibets Takkel for stærkt, saa at en Bom brækker, eller falder Godset under Lastning og Losning ned paa Dækket ved Skjødesløshed fra Folkenes Side, eller fordi der bruges for skrøbeligt Materiale, har Maanedsbefragteren at erstatte Skaden paa Skibet. Kapteinen bør altid sørge for *itide* at sikre sig Bevis baade for Skadens Størrelse og for de Omstændigheder, under hvilke den er skeet.

(Fortsættelse følger).

65.

Sø- og Handelsretten i København, den 16 Oktober 1907.

Matros Bernhard Andreas Pedersen
(Overretssagfører Lachmann)

mod

Firmaet Hecksher & Søn
(Højesteretssagfører Asmussen).

En Sømand, som forlader sin Tjeneste ombord og reiser hjem paa Grund af Overlast fra Styrmandens Side, anses ikke at have gjort sig skyldig i Rømning, og tilkjendes Hyre til Dagen for Tjenestens Ophør.

Citanten, Matros Bernhard Andreas Pedersen, der den 7 April d. A. forhyredes med de Indstævnte, Firmaet Hecksher & Søn tilhørende Dampskib „Secalia" som Matros paa ubestemt Tid, og som den 30 s. M. forlod Skibet i Methil, har under nærværende Sag paastaaet de Indstævnte tilpligtede at betale ham tilgode-

havende Resthyre for Tiden indtil den 30 April: 24 Kr. 00 Øre
Overarbejdspenge . . . . 7 „ 80 „
Hjemrejsepenge fra Methil til København 10 „ 00 „
samt Erstatning for Hyretab efter Rettens Skjøn, alt med Renter 5 % pro anno fra Stævningens Dato den 12 Juni 1907, og Sagens Omkostninger.

De Indstævnte have paastaaet sig frifundne, idet de tillige have forlangt Citanten straffet for Rømning.

Der er intet oplyst om, at Forholdet mellem Citanten. der som Lampemand for en Extrabetaling passede Lamperne ombord, og hans Foresatte skulde have været mindre godt, før Skibet kom til Methil. I Methil var Citanten Vagtsmand baade Natten mellem den 26 og 27 April og den følgende Nat. Den førstnævnte Nat opstod der et mindre Ordskifte mellem 1ste Styrmand og Citanten i Anledning af, at denne havde forladt Dækket — efter hans Opgivende kun i ca. 5 Minutter for at drikke en Kop The — og den næste Nat opstod der igen Strid, idet Styrmanden bebrejdede Citanten, der efter hvad der maa antages var noget paavirket af Spiritus, som han om Eftermiddagen havde nydt, at han ikke inden Vagtens Begyndelse havde sørget for at hælde Olje paa Lamperne i Kamrene. Der er nogen Uenighed om, hvad der ved denne Lejlighed blev sagt. Det er givet, at der opstod en Disput om, hvorvidt Matrosen havde Lov til at udføre det nævnte Arbeide under sin Vagt, og at Disputen endte med, at han gik ned for at gøre det, men medens Citanten har forklaret, at Styrmanden under Samtalen gav ham Ordre til at gaa ned og helde Olje paa Lamperne. — nogle andre af Skibets Besætning have som Vidner forklaret, at ogsaa de opfattede Styrmandens Ord paa denne Maade — har Styrmanden selv forklaret, at han kun rettede en Bebrejdelse til ham, fordi han ikke havde gjort det tidligere, men at han samtidig udtrykkelig forbød ham at forlade Dækket nu, medens han havde Vagt.

Medens Citanten opholdt sig i 1ste Styrmands Kammer for at hælde Olje paa hans Lampe, kom Styrmanden derind; han lod uden nogen Indvending Matrosen fuldføre Arbejdet, men efter at Citanten var gaaet ind i 2den Styrmands Kammer for der at gjøre det samme, gik 1ste Styrmand derind for at faa ham op paa Dækket. Hvad der nu passerede, er heller ikke ganske oplyst: Citanten har afgivet den Forklaring, at Styrmanden uden at sige noget

slog ham nogle stærke Slag ind i Ansigtet; Styrmanden har forklaret, at han begyndte med at forlange, at Citanten skulde gaa op, at Citanten nægtede dette, og at Citanten, da Styrmanden nu greb ham i Armen for at føre ham op, slog ud efter Styrmanden. der saa blev hidsig og med knyttet Haand gav Citanten nogle stærke Slag i Ansigtet.

Da Citanten saaledes blev slaaet, bøjede han Hovedet forover og løb ind paa Styrmanden, hvem han paa denne Maade trængte op mod Kammerets Skot. Styrmanden — som, efter hvad der maa antages, ikke iøvrigt led Overlast — raabte nu om Hjælp, og en Del af Skibets Officerer, der sad i den i Nærheden liggende Messe, kom til og hjalp 1ste Styrmand med at føre Matrosen, der var i højeste Grad ophidset, ud paa Dækket.

Næste Dag bad Citanten Skibets Fører om Tilladelse til at gaa til Konsulen for at forebringe ham sin Sag; han fik Tilladelse og tog Dagen efter — den 29 — til Leith, hvor den danske Konsul imidlertid henviste ham til Vicekonsulatet i Methil, hvor Skibet laa, og hvor derfor en Afhøring om Sagens nærmere Omstændigheder bedre kunde finde Sted. Næste Dag gik Citanten saa op paa Vicekonsulatet i Methil, hvor Kaptajnen og Styrmanden vare tilstede. Vicekonsulen talte kun engelsk, og da Citanten ikke mente at kunne udtrykke sig tilstrækkelig tydelig i dette Sprog, og ikke vilde anerkende Kaptajnen som Tolk, idet han antog ham forud indtaget mod ham — efter hans Forklaring havde Kaptajnen let af ham, da han første Gang saa ham efter Overfaldet — vilde Citanten ikke afgive nogen Forklaring.

Vicekonsulen raadede ham til at gaa ombord og lovede ham Kaptajnens Beskyttelse, og da Citanten, der ønskedes at afmønstres. blandt andet paaberaabte sig, at han var altfor ødelagt til at kunne arbejde — efter hvad der er oplyst, var hans Øjenomgivelser i høj Grad misfarvede og saa stærkt opsvulmede, at han næsten ikke kunde se — foreslog Vicekonsulen ham at følge ham til en Læge og faa dennes Erklæring herom. Man gik til en Læge, og da denne ikke var hjemme, paalagdes det Citanten at komme igen senere paa Dagen. Citanten udeblev imidlertid baade fra Konsulen og fra Skibet, fik mod Betaling af 10 Kr. Tilladelse til at sejle hjem til Danmark med en fremmed Skonnert, og henvendte sig efter Ankomsten hertil Byen til en Sagfører for at

søge sin formentlige Ret, som han navnlig støtter paa Sølovens §§ 86 og 90.

Der foreligger nu intet om, at Citantens Tilstand har nødvendiggjort en Pleje, som han ikke har faaet eller kunnet faa ombord, og der kan paa det Foreliggende ikke gaas ud fra, at han ikke hos Føreren eller Konsulen vilde have kunnet faa fornøden Beskyttelse, hvis han havde villet forklare sig; Retten kan end ikke gaa ud fra, at Vicekonsulen, hvis Citanten stærkt havde urgeret derpaa eller ikke var udebleven, da Vicekonsulen senere paa Dagen ventede ham, ikke vilde have imødekommet hans Fordring om en anden Tolk end Kaptajnen. Herefter kan Citanetns navnlig paa Sølovens § 86 støttede Fordringer om, at Rhederiet skulde betale ham Hyre udover den Tid, i hvilken han har gjort Tjeneste, Hjemrejsepenge eller lignende, ikke tages til Følge, men paa den anden Side kan den Overlast, han har været udsat for fra 1ste Styrmands Side — hvilken af de afgivne Forklaringer man end lægger til Grund — ikke anses som hjemlet i hans Adfærd, og Retten tør heller ikke forkaste hans Forklåring om, at han har haft en Følelse af, at han ikke vilde være sikker mod en lignende Overlast, hvis han gik ombord igen.

Herefter vil han ikke kunne straffes for Rømning, ligesaalidt som Bestemmelsen i Sølovens § 106 om, at den der rømmer, forbryder sin tilgodehavende Hyre til Rhederiet, vil kunne finde Anvendelse her.

De Indstævute ville saaledes have at betale Citanten hans tilgodehavende Hyre og Overarbejdspenge med ialt 31 Kr. 80 Øre med Renter som paastaaet, medens de iøvrigt ville være at frifinde.

Sagens Omkostninger findes at burde hæves.

Stempelovertrædelse foreligger ej.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte, Firmaet Hecksher & Søn, bør til Citanten. Matros Bernhard Andreas Pedersen betale 31 Kr. 80 Øre, med Renter 5 % aarlig fra den 12 Juni 1907, indtil Betaling sker.

Sagens Omkostninger ophæves.

At efterkommes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

I. Koch.

V. Larsen. C. F. Maegaard. L. C. Kraemer. Hein.

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret; hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

udgivet af

Bestyrer i Nordisk Skibsrederforening

J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 26	Aargang VIII	1907.

66.

Norges Høiesteret, den 20 December 1907.

O. Rosenvinge
(Advokat Gustav Blom)

mod

Kaptein Henrik Aas
(Advokat Th. E. Jacobsen).

En Skibsfører, der tillige er Reder af Skibet, udsteder en Forskrivning til Tredjemand, der i udenlandsk Havn har leveret Proviant og Udstyr til Skibet, og denne Forskrivning undertegner han som Skibsfører. Det antages, at Tredjemand kun har erhvervet Søpant i Skib og Fragt, men ikke nogen Ret mod Rederen personlig.

Ved Dom afsagt ved Sjøret inden Akers Sorenskriveri den 2 Mai 1905 i en af O. Rosenvinge mod Kaptein Henrik Aas til Indtale af angiveligt Tilgodehavende £ 651-5-8 anlagt Sag blev saaledes kjendt for Ret:

„Indstævnte, Kaptein Henrik Aas, bør for Citanten, O. Rosenvinges Tiltale i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves. I Mulkt for usømmelig Procedure betaler Indstævnte, Kaptein Henrik Aas, til Statskassen 30 — treti — Kroner, der saafremt Mulkten ikke betales bliver at afsone med 3 — tre — Dages Fængsel".

Denne Dom er af O. Rosenvinge paaanket til Høiesteret, hvor han har ladet nedlægge saadan Paastand:

„At Indstævnte, Henrik Aas, tilpligtes at betale til Appellanten, O. Rosenvinge, £ 651-5-8 i denne Valuta eller norske Penge efter Betalingsdagens Kurs tilligemed Renter og Sagsomkostninger for Sjøretten og Høiesteret".

Indstævnte, Kaptein Henrik Aas, har paastaaet Sørettens Dom stadfæstet og sig tilkjendt Sagsomkostninger for Høiesteret.

Med Hensyn til Sagens nærmere Omstændigheder henvises til Sjøretsdommens Præmisser. Dog er det, efter hvad der nu er paa det Rene, ikke saa, at Rosenvinge havde assureret sin Fordring, hvad Sjøretten har gaaet ud fra, hvorimod Forholdet er, at han for Aas, om end muligens ogsaa i egen Interesse, havde besørget Assurance af det til Fartøiet leverede Udstyr.

Der er her for Retten fra begge Parters Side fremlagt en Del nye Dokumenter, hvilke dog ikke findes at have bragt Sagen i nogen forandret Stilling.

Høiesteret kommer til samme Resultat som Sjøretten og og kan i væsentlige Dele tiltræde dens Begrundelse.

Rosenvinge gjør gjældende, at Aas baade har som Fører forpligtet Skibet og som Eneeier forpligtet sig personlig. Aas paastaar derimod, at han kun har transigeret i Egenskab af Skipper og følgelig kun forpligtet Skibet, ikke tillige sig personlig. Der er saaledes Enighed om, at Rosenvinge tilkom Sjøpanteret i Skibet, og Spørgsmaalet er, om Aas maa ansees tillige at have forpligtet sig personlig.

Det kan ikke antages, at det Forhold, at Skipper og Reder er samme Person, udenvidere medfører Forpligtelse paa begge Maader for Skibsudstyr, der kjøbes paa Kredit udenfor Hjemstedet. Selv om der antages at være retslig Adgang til at erhverve Sjøpant for saadanne Fordringer, ogsaa naar Kreditor forhandler med Reder-Skipperen i hans Egenskab af Reder og saaledes erhverver en personlig Fordring paa denne, maatte det under enhver Omstændighed, naar Spørgsmaalet opstaar, paavises af Kreditor, at saadan dobbeltsidet Forpligtelse har været tilsigtet. kfr. Sjølovens Motiver P. 21 og Platous Sjøret P. 79. Af den omhandlede „Promissory Note", saaledes som den lyder, kan det

imidlertid ikke findes at fremgaa, at Rosenvinge for sin Fordring skulde have foruden den Ret i Skibet, som følger af Lovens Bestemmelser om Sjøpanteret, tillige Krav paa ham personlig. Ved Tilføielsen af „Master“ efter Underskriften er det givet utvetydig tilkjende, at det er i sin Egenskab af Fører, Aas har transigeret, og der kan ikke findes at være i Dokumentets Text givet Udtryk ogsaa for en personlig Forpligtelse. Herom henvises til, hvad Sjøretten nærmere har anført vedkommende dette Spørgsmaal.

Her for Retten har Rosenvinge særlig paaberaabt sig et af de fremlagte nye Dokumenter, nemlig en Skrivelse af 12 Oktober 1903 fra Aas til Joh. Tønnesen, som efter Aas' af Sjøretten omhandlede Salg af en Halvpart i Fartøiet var blevet korresponderende Reder. I dette Brev, der er Svar paa et Par Henvendelser fra Tønnesen, navnlig en Skrivelse af 8 s. M., hvori det foreholdes Aas, at han havde solgt Halvparten heftelsesfri, uagtet der, efter hvad man nu var kommet underveir med, heftede Gjæld paa Fartøiet bl. a. til Rosenvinge, er der Udtalelser, som ligefrem gaar ud paa, at han er personlig ansvarlig for Rosenvinges Tilgodehavende, og at der for dette ikke er givet Panteret i Skibet. Denne Fremstilling kan imidlertid ikke ansees afgjørende for nærværende Sag. Den er afgivet til en Tredjemand, og Forholdet er, at Aas har grebet til den for at forsvare sin Optræden ved Salget. Dertil kommer, at Rosenvinge, uagtet stærkt provoceret, har vægret sig for at dokumentere den Korrespondance, han selv har ført med Tønnesen vedkommende sit Tilgodehavende.

Efter dette vil Sjørettens Dom blive at stadfæste.

Processens Omkostninger for Høiesteret vil efter Omstændighederne blive at ophæve.

I Henhold til det Anførte afsiges saadan

Dom:

Sjørettens Dom bør ved Magt at stande.
Processens Omkostninger for Høiesteret ophæves.

Sjørettens Dom er saalydende:

„I Februar og Marts 1902 kjøbte Kaptein Henrik Aas, der den Tid var Eneeier og Fører af Bark „Advokat Schiander“ i Appledore i England Proviant og Udstyr til sit Skib hos Firmaet O. Rosenvinge, Glasgow. Samtidig erholdt Kaptein Aas tillaans af samme kontant £ 50. For Rosenvinges Tilgodehavende £ 613-4-6 udstedte han saa en Promissory Note saalydende:

„£ 613-4-6 Glasgow march 27 1902. On my arrival in United Kingdom or Continent I promise to pay Mr. O. Rosenvinge the sum of six hundred and thirteen pounds four shillings six pence Stg. Value received onboard my vessel „Advokat Schiander" of Kristiania. Henrik E. Aas, master".

Skibet afreiste derefter til Port Elizabeth, hvor det ankom den 28 Juni. Under Opholdet her blev Skibet under en Storm beskadiget ved Kollision, hvorfor Aas for at faa dækket sine Udgifter i Anledning denne strax maatte sælge Halvparten af Skibet. Som Eier af dette blev saa senere (Januar 1903) anmeldt Rederiaktieselskabet Advokat Schiander med Kaptein Johan C. Tønnesen, Kristiansand som bestyrende Reder. Den 8 November 1902 forlod Kaptein Aas Port Elizabeth og ankom til Glasgow den 1 December næstefter. Dagen efter blev Rosenvinge af Aas underrettet om Uheldet og Skibets Salg.

Rosenvinge havde efter Udstedelsen af Promissory Noten yderligere forstrukket Kaptein Aas med en Del Kontanter, ligesom han efter Overenskomst havde assureret sin Fordring. Strax efter sin Tilbagekomst til Norge December 1902 refunderte Aas Rosenvinge de kontante Laan med £ 130. Rosenvinges Resttilgodehavende udgjorde da £ 651-5-8.

„Advokat Schiander" gjorde senere en Reise fra Port Elizabeth til Pensacola og tilbage igjen, hvorunder Kaptein Aas ikke var dets Fører. Under denne Reise var Skibet atter udsat for Kollision og blev Februar 1904 beslaglagt af Bjergerne. Ved den derefter afholdte Tvangsauktion lod Rosenvinge sine Interesser i Skibet varetage, uden at der dog udkom noget til Dækkelse af hans Fordring.

Rosenvinge afkrævede saa Aas personlig £ 651-5-8, men da Aas erklærede sig uvillig til at betale dette Beløb, har O. Rosenvinge ved Sjøretsstævning af 9 November 1904 anlagt Søgsmaal mod ham og herunder paastaaet ham tilpligtet at betale nævnte Beløb £ 651-5-8 enten i denne Myntsort eller i norske Penge med Renter og Omkostninger.

Forligsmægling er forgjæves anstillet.

Efter Citantens Mening maa Indstævnte være personlig ansvarlig for den paasøgte Gjæld, da han ved dennes Stiftelse var optraadt som Eneeier af „Advokat Schiander" og som Eier var han — anfører Citanten — efter norsk Sjøfartslov personlig ansvarlig.

Indstævnte har paastaaet sig frifunden og tilkjendt Sagsomkostninger — har derimod paa sin Side anført, at Gjælden kun vedkom Skibet og slet ikke ham personlig. Forøvrigt havde ogsaa Citanten været fuldt vidende om Skibets Overgang til et Aktieselskab og havde ogsaa givet sit Samtykke dertil.

Retten skal bemærke:

Det er vistnok saa, at Indstævnte, da den paasøgte Gjæld blev stiftet, baade var Skibets Reder og dets Kaptein, men heraf følger ikke, at alle de Forpligtelser, han i den Tid paadrog sig, ogsaa behøvede at medføre personligt Ansvar for ham — udover Sjøformuen. Det kan nemlig ikke være noget iveien for, at en Mand, der baade er Eier og Skibsfører qua Skibsfører kan paadrage Skibet Forpligtelser og ikke sig selv personlig. Dette er vistnok ikke udtrykkelig udtalt i Sjøfartsloven, men synes klarligen at være Lovens Tanke (se Motiverne til Sjøfartslovens §§ 7 og 8, S. 21).

Spørgsmaalet i nærværende Sag bliver derfor efter Rettens Mening, om den af Kaptein Aas stiftede Gjæld er stiftet af ham som Reder eller som Skipper. Ved Besvarelsen af dette Spørgsmaal maa man lægge megen Vægt

paa den irettelagte Promissory Note, der maa siges væsentlig at danne Grundlaget for den paasøgte Gjæld. I Noten er der enkelte Ord, der skulde synes at tyde paa, at den er udstedt af en, der har ment at være personlig ansvarlig — saaledes Ordene: „*my* arrival“ — „promise to pay“ og „*my* vessel“. Imidlertid viser Slutningsordene: „Henrik E. Aas, ***master***“ (***Fører)*** nærmest, at Noten kun kan være udstedt af Indstævnte qua Skibets Fører.

Som det vigtigste Argument for, at der for Indstævnte maatte være Tale om personligt Ansvar har Citanten anført, at det dengang Noten blev udstedt var fuldt paa det Rene mellem Parterne, at Indstævnte var Skibets Eneeier og Reder. Dette synes vistnok ogsaa under Sagen at være paa det Rene, men antages dog ikke at være nok til at begrunde personligt Ansvar. Det maa i ethvert Fald være Citantens Sag at føre Bevis for, at det har været begge Parters Mening, at saadant Ansvar var ment (kfr. Platous Sjøret Side 79). Men havde Citanten ment dette, hvorfor skriver han saa eller lader Indstævnte skrive „master“?

Det naturligste er vel, at Parterne kun har tænkt paa, at Fordringen som stiftet af Indstævnte qua Skipper medførte Panteret i Skib og Fragt (efter Sjølovens § 268,4) og denne Sikkerhed har vel Citanten dengang anseet god nok. Citantens Optræden synes ogsaa at vise, at han kun har havt Skibet som Satisfaktionsobjekt for Øie. Han holder sin Fordring i Skibet assureret og betaler selv den hele Tid fremover Assurancen herfor. Da Indstævnte i November 1902 kommer til Glasgow, gjør Citanten intet Krav gjældende overfor ham personlig, uagtet Citanten under sin Procedure nu har gjort gjældende, at Noten skulde være forfalden ved Aas' personlige Ankomst til „United Kingdom“.

Da Skibet blev beslaglagt i Port Elizabeth i 1904, medens Indstævnte opholdt sig i Norge, træder Citanten til og gjør sine Interesser i Skibet gjældende, uden at der dog udbringes noget til Dækning af hans Fordring. Hvorfor han derefter ikke faar sig sin Assurancesum udbetalt er ikke oplyst noget om. Først samtidig med Auktionen gjør saa Citanten sit Krav gjældende paa Indstævnte personlig. I Tiden mellem Notens Udstedelse og til da var der fra Citantens Side ikke paa Indstævnte fremkommet noget Krav, uagtet Noten efter Citantens Mening skulde være forfalden allerede ved Indstævntes personlige Ankomst til Kontinentet eller de forenede Riger — og Indstævnte havde ved Auktionstiden, saavidt forstaaes, allerede i lang Tid opholdt sig i Norge.

Citanten har endvidere gjort gjældende, at dengang Indstævnte solgte Halvparten af Skibet, solgte han dette heftelsesfrit, og det kunde han, mener Citanten — ikke gjøre, hvis han stod i den Formening, at Citantens Fordring heftede paa Fartøiet.

Saavidt forstaaet har Indstævnte imidlertid solgt sin Halvpart i Skibet heftelsesfrit, saaledes, at naar Citantens Fordring forfaldt, skulde denne helt ud dækkes af Indstævntes Anpart. Dette var et privat Arrangement mellem Skibets 2 Eiere; thi Citantens Fordring hvilte selvfølgelig fremdeles i sin Helhed paa Skibet.

Efter det her Anførte findes Indstævnte ikke at være personlig ansvarlig for det paasøgte Beløb, hvorfor han vil blive at frifinde, medens Sagens Omkostninger antages at kunne ophæves.

67.

Kungl. Maj:ts dom, den 31 December 1907.

Hamndirektionen i Ystad

mot

Befälhafvaren å ångaren „Moorby" W. Crighton m. fl.

Ångaren „Moorby", som *under ledning af kronolots* befinner sig på infärd till Ystads hamn, *törnar därvid emot kajen*, som betydligt skadas. Hamndirektionen yrkade åläggande för befälhafvaren eller lotsen att ersätta den genom kollisionen uppkomna skadan. Då befälhafvaren icke ställt sig lotsens anvisningar till efterrättelse, anses befälhafvaren vållande till påstötningen samt ålägges att personligen samt med „Moorby" och dess frakt ersätta skadan å kajen.

I West-Hartlepool hemmahörande ångaren „Moorby", 91 meter lång och mätande 1673 engelska tons, skulle den 26 Mars 1904 klockan 7$^{1}/_{2}$ förmiddagen inlöpa i Ystads ham. Ångaren, som fördes af Sjökaptenen W. Crighton, kom från Nyborg i Danmark med Ystad som destinationsort. Ångaren var sålunda skyldig taga kronolots. Så hade och skett, ity att Kronolotsen N. Vessberg ledde infärden. Emellertid törnade ångaren vid inlöpandet emot sydöstra kajen i hamnen med den påföljd att kajen betydligt skadades.

Hamndirektionen i Ystad uttog i anledning häraf stämning till Rådstufvurätten i Ystad å såväl Chrighton som Vessberg med yrkande att utbekomma ersättning för skadan å kajen med 14 840 kronor, i första hand af Crighton såväl personligen som med fartyg och frakt samt, därest Crighton ej kunde kännas skadeståndspliktig, af Vessberg.

Chrigton och Vessberg bestredo hvar för sig att de varit vållande till kollisionen. Crighton påstod att den skett af ren olyckshändelse samt att han i hvarje fall vore fri från ersättningsskyldighet på den grund att han haft tvångslots ombord, som ledt manövreringen.

Af vederbörande lotslöjtnant hölls förhör med lotsen Vessberg, som berättade angående förloppet: Klockan 7 f. m. ifrågavarande dag kom Vessberg ombord å „Moorby" ungefär en kabellängd S.S.V. från lysbojen och öfvertog ledningen efter att hafva erhållit nödiga upplysningar. Kurs sattes nu på hamninloppet. Lysbojen

passerades med half fart, som hölls till dess svängen för ingående i hamnen skulle företagas, då farten ändrades till sakta. Tillfölje hård ostlig vind och ostlig ström måste någon fart hållas vid passerandet af hamninloppet för att ej ångaren som låg högt på vattnet, skulle drifva ned på västra hamnspiren. Då den litet för om midskepps liggande kommandobryggan passerat yttre fyren, stoppades maskinen och genast efter det akterskeppet kommit klart västra pirhufvudet, slogs först half back och omedelbart därefter full back. Fartyget syntes dock ej vilja stoppa farten, hvarför styrbords ankare fälldes, och samtidigt gafs äfven order att låta babords ankare gå. Denna sista order uppfattades emellertid ej af befälet på backen och kom därför ej till utförande. Det fällda ankaret, som var et patentankare, fick dock ej fäste i botten utan draggade med och ångaren törnade mot den s. k. krankajen, som därvid betydligt skadades.

Denne berättelse upplästes i Vessbergs närvaro på engelska språket för Chrighton, hvilken härvid anmärkte att ångaren gick med full maskin den yttre hälften af afståndet mellan lysbojen och hamnen och uppskattade Crighton då farten till 9 knop, hvilket han påpekade för lotsen. Någon order om babords ankares fällande hade Crighton ej hört och, äfven ifall en sådan gifvits, hade utförandet ej varit möjligt, dels därför att afståndet till kajen vår för kort, dels emedan en trossförarebåt låg alldeles under babords ankarklys. Styrbords ankare fälldes ungefär 40 fot från kajen. I öfrigt vitsordade Crighton lotsens berättelse med tillägg at han flera gånger gjort lotsen uppmärksom på farten samt att han, på förfrågan om plats till uppsvängning i hamnen funnes, fått till svar att så vore förhållandet.

Rörande förloppet vid kollisionen och skadan å kajen hördes vittnen.

Rådstufvurätten yttrade i utslag den 17 April 1905:

Enär ångaren „Moorby“ vid angörandet af Ystads hamn den 26 Mars 1904, under befäl af Crighton, törnat emot sydöstra hamnkajen med den påföljd att å densamma uppkommit de skador, som omförmäldes uti ett af chefen i södra väg- och vattenbyggnads distriktet H. Holmberg den 28 Mars 1904 utfärdadt besiktnings-instrument samt med afseende å i saken förekomna omständigheter ifrågavarande skador icke kunde anses hafva tillkommit af olyckshändelse,

alltså och då den af Crighton åberopade omständighet att han vid berörda tillfälle betjänade sig af lots, desto mindre kunde

till befrielse från den å Crighton yrkade ersättnigsskyldighet föranleda som dels Crighton icke, gent emot hvad i saken hörda vittnena Hamnkaptenen K. M. Nordfeldt, Hamnlotsen N. Svensson och förre Hamnlotsen A. Johnsson i Ystad intygat därom att ångaren, ännu sedan den passerat den vid haminloppet befintliga fyren, haft propellerrörelse framåt, styrkt att i enlighet med den order, som af lotsen Vessberg ostridigt gifvits redan då ångaren befann sig omkring 200 fot utanför fyren, maskinen stoppats, dels ock den af Vessberg, efter det ångaren inkommit i hamnen, gifna order att fälla babordsankare icke blifvit utförd,

pröfvade Rådstufvurätten, som funne tillförlitlig utredning icke föreligga rörande den uppkomna skadans belopp, rättvist på det sätt bifalla Hamndirektionens mot Crighton förda talan, att Crighton jämlikt 8 § Sjölagen förpliktades att personligen samt med ångaren „Moorby“ och med fartygets frakt för dess ifrågavarande resa till Hamndirektionen utgifva skadestånd med belopp, som i brist af åsämjande skulle bestämmas af tre gode män, af hvilke Hamndirektionen och Crighton eller i händelse af någonderas tredska Magistraten i Ystad skulle välja en och de sålunda valde tillkalla den tredje, dock att beloppet ej finge sättas högre än hvad Hamndirektionen under sakens handläggning fordrat eller 14 840 kronor; och förpliktades Crighton att, likaledes personligen samt med ifrågavarande fartyg och frakt för rättegångskostnaderna ersätta Hamndirektionen med 633 kronor 15 öre;

samt att då Hamndirektionens mot Vessberg framställda yrkande om ersättningsskyldighet endast afsåge det fall, at Crighton ej finge sig sådan skyldighet ålagd, föranledde Hamndirektionens talan mot Vessberg ej till vidare yttrande af Rådstufvurätten än att, med hänsyn till hvad i saken förekommit, Vessberg förklarades skola själf vidkännas sina kostnader å saken.

Samtliga parter vädjade till Hofrätten öfver Skåne och Blekinge under yrkande, Hamndirektionen att skadeersättningen måtte bestämmas till fordrade 14 840 kronor, Crighton att varda befriad från ersättningsskyldighet och Vessberg att varda tillerkänd ersättning för rättegångskostnaderna.

Hofrätten (hrr. *Kallenberg*, *Wihlborg* och *Lilienberg*) yttrade i dom den 29 December 1905 att Hofrätten funne det vara utredt, att ångaren „Moorby“s ifragavarande påstötning förorsakats däraf, att fartyget vid inlöpandet i hamnen haft för stark fart;

och enär det blifvit upplyst att Vessberg i egenskap af kronolots ledt fartygets insegling i hamnen,

ty och som det icke kunde anses hafva blifvit i saken styrkt, att befälhafvaren å fartyget eller någon af dess besättning underlåtit ställa sig till efterrättelse de af Vessberg med afseende å maskinens lämnade föreskrifter,

samt, äfven om en af Vessberg enligt hans påstående gifven anvisning om fällandet af babords ankare blifvit efterkommen, denna åtgärd vid den tidpunkt anvisningen skulle hafva gifvits icke kunde antagas hafva varit ägnad att förhindra påstötningen eller ens i nämnvärd mån förminska dess styrka;

alltså och då det icke kunde läggas befälhafvaren såsom fel eller försummelse till last, att han, som vid ifrågavarande tillfälle för första gången med „Moorby" anlöpte Ystad och hvilken vore lagligen pliktig att taga lots, vid inseglingen förlitat sig å Vessbergs kännedom om hamnen och förmåga att bedöma såväl möjligheten för „Moorby" att under rådande vind och ström förhållanden lyckligt inlöpa i hamnen som ock den fart, som därvid kunde användas,

samt icke heller i öfrigt förekommit någon omständighet af beskaffenhet att på grund deraf vållande till påstötningen kunde tillskrifvas vare sig befälhafvaren eller eljest någon för hvilken „Moorby"s redare jämlikt 8 § Sjölagen svarade,

pröfvade Hofrätten, beträffande Hamndirektionens och befälhafvarens å „Moorby" hvar mot annan fullföljda talan, rättvist att, med ändring af Rådstufvurättens utslag i denna del, ogilla Hamndirektionens mot befälhafvaren i saken framställda ersättningspåståenden, dock att befälhafvaren själf finge stå sin kostnad å saken vid Rådstufvurätten;

hvarjämte Hofrätten förklarade att Hamndirektionens först i en efter tiden för fullföljd af vadetalan till Hofrätten ingifven skrift fullföljda talan mot Vessberg af Hofrätten lämnades utan afseende,

samt att Hofrätten, i anledning af Vessbergs ändringssökande, ej gjorde ändring i Rådstufvurättens utslag.

Notarien *Södervall* var af skiljaktig mening och anförde: Beträffande Hamndirektionens och Crightons hvar mot annan fullföljda talan, anser jag det vara i saken utredt ej mindre att, såsom Rådstufvurätten funnit, kollisionen icke vållats af olyckshändelse, än äfven att det vid ifrågavarande tillfälle med hänsyn till då rådande vindförhållanden varit förenadt med stor fara att inlöpa i Ystads hamn med ett så stort fartyg som „Moorby"; att, därest Crighton inne i hamnen låtit fälla babords ankare,

för hvilken manöver hinder utifrån ej mött, kollisionen blifvit mindre kraftig, men att Crighton i öfrigt icke kan anses skyldig till någon felaktighet vid fartygets manövrering;

och enär vid bedömandet af ansvaret för kollisionen, det måste föras Crighton till last dels att han utan tvingande anledning sökt under förhandenvarande omständigheter införa fartyget i hamnen, ehuru han, som haft plikt att, äfven utan att lita till lotsen, förskaffa sig nödig kännedom om denna hamn, till hvilken han var destinerad, kunnat inse faran af sin åtgärd, dels ock att han icke genom att fälla babords ankare sökt minska kollisionens styrka,

pröfvar jag rättvist fastställa Rådstufvurättens utslag, såvidt därigenom Crighton förpliktats att personligen samt med „Moorby“ och dess frakt för den ifrågavarande resan till Hamndirektionen utgifva ersättning för botande af de genom kollisionen uppkomna skador å kajen. I fråga om storleken af denna ersättning finner jag ej skäl göra annan ändring i samma utslag än att, då med hänsyn till de i saken förebragta sins emellan stridiga utlåtanden af sakkunniga det enligt min mening icke kan anses i saken styrkt, att genom kollisionen uppkommit just de skador, som omförmälas i Holmbergs besigtningsinstrument, afgörandet jämväl härutinnan af mig hänskjutes till de gode män, hvilka enligt Rådstufvurättens stadgande skola bestämma skadeståndets belopp. Härjämte lämnar jag i fråga om Hamndirektionens och Crightons rätt till klandertalan mot gode männens beslut den föreskrift att den af dem, som med beslutet ej åtnöjes, äger att inom 90 dagar efter det beslutet meddelades instämma klandertalan till Rådstufvurätten. Vidkommande Crighton ådömd skyldighet att ersätta Hamndirektionen för rättegångskostnaden godkänner jag Rådstufvurättens utslag. Vessbergs ändringssökande finner jag ej skäl bifalla, och låter jag parterna vidkännas hvar sina utgifter å saken i Hofrätten.

Hamndirektionen fullföljde sin talan, som af Crighton bestreds.

Nedre Revisionen (hrr. *Sandberg*, föredragande, *Nyman* och *Christiansson)* yttrade i afgifvet betänkande, att enär i saken torde vara utredt, att ifrågavarande påstötning förorsakats helt och hållet af fel och försummelse i manövreringen af ångaren „Moorby“, samt Hamndirektionen således vore berättigad att för de genom påstötningen uppkomna skador å hamnen utbekomma ersättning af den, som vore för berörda fel och försummelse ansvarig;

ty och som, vidkommande Vessbergs ansvarighet i nämnda hänseende, Vessberg desto mindre torde kunna anses hafva varit till påstötningen vållande, som dels de begågna felaktigheterna i manövreringen uteslutande gällt bestämmandet af den, med särskild hänsyn till ångarens „Moorby“s förmåga att stoppa, lämpliga farten vid inlöpandet äfvensom af de åtgärder, som bort vidtagas för att få ångaren att stanna, dels ock den i saken förebragta utredningen gåfve stöd åt antagandet att påstötningen skulle hafva undvikits, därest de af Vessberg i afseende å manövreringen gifna anvisningar i behörig tid och ordning efterkommits,

alltså och då vid dessa förhållanden, och då det ej ens uppgifvits att någon af besättningen å „Moorby“ brustit i fullgörande af hvad honom ålegat, vållande till påstötningen måste anses ligga Crighton till last;

samt beträffande omfattningen af de genom påstötningen orsakade skador å hamnen, af jämförelse mellan de å ömse sidor åberopade utlåtanden af sakkunniga syntes framgå att kostnaderna för hamnens återställande i samma skick som före påstötningen skäligen finge uppskattades till det af Majoren W. Gagner i hans utlåtande angifna belopp 6500 kronor,

hemställde Nedre Revisionen, att Kungl. Maj:t måtte pröfva rättvist att, med ändring af Hofrättens dom, förplikta Crighton att, personligen samt med ångaren „Moorby“ och dess frakt för ifrågavarande resa, till Hamndirektionen utgifva dels ersättning för de af påstötningen åstadkomna skador å hamnen med 6500 kronor och dels godtgörelse för Hamndirektionens kostnader à saken vid Rådstufvurätten med 633 kronor 15 öre.

Saken föredrogs den 3 December 1907 i Högsta Domstolen, hvars flesta ledamöter Justitieråden *Lilienberg*, *Lindbäck*, *Silverstolpe*, *Petrén* och *Borgström* funno det vara i saken utredt, *att* Vessberg, hvilken vid ifrågavarande tillfälle såsom kronolots vägledt fartyget, redan då detsamma befann sig omkring tvåhundra fot utanför hamninloppet gifvit Chrighton tillsägelse att stoppa maskinen; *att* Crighton emellertid icke ställt sig den af Vessberg sålunda gifna anvisning till efterrättelse, utan att fartygets maskin ännu vid passerandet af västra hamnpiren, varit i rörelse framåt *äfvensom att* påstötningen kunnat undvikas, därest fartygets maskin stoppats före ingåendet i hamnen;

och enär vid ofvan upptagna förhållanden vållande till påstötningen måste anses ligga Crighton till last,

samt, beträffande omfattningen af de genom påstötningen

orsakade skador å hamnen, af jämförelse mellan de å ömse sidor åberopade utlåtanden af sakkunniga framginge att kostnaden för hamnens återställande i samma skick som före påstötningen skäligen kunde uppskattas till det af Majoren W. Gagner i hans utlåtande angifna belopp 6500 kronor,

biföllo bemälda ledamöter det slut Nedre Revisionens betänkande innehölle.

Justitierådet *Herslow* yttrade:

Emedan Crighton i egenskap af befälhafvare å ifrågavarande ångfartyg jämlikt 15 och 21 §§ i förordningen angående lotsverket den 15 Februari 1881 själf varit ansvarig för fartygets manövrering i öfverensstämmelse med den af lotsen angående kursen och farvattnets beskaffenhet gifna anvisning samt, då fartyget skolat förtöjas i Ystads hamn, varit pliktig att rätta sig efter de af lotsen lämnade anvisningar rörande bestyret med fartygets förläggande på behörig plats,

ty och som ådagalagdt är att, oaktadt den å fartyget vid ifrågavarande tillfälle tjänstgörande kronolotsen Vessberg på minst tvåhundra fots afstånd från västra hamnpiren tillsagt om stopp, fartyget haft propellerrörelse framåt ännu sedan detsamma passerat den vid hamninloppet befintliga fyren, äfvensom att den af Vessberg, sedan fartyget inkommit i hamnen, gifna tillsägelse om fällande af fartygets babordsankare icke blifvit utförd;

samt tillika är utredt, att fartygets törnande mot hamnkajen orsakats däraf, att fartyget vid inlöpandet i hamnen haft för stark fart, vid hvilket förhållande den genom påstötningen å kajen uppkomna skada icke kan anses hafva tillkommit genom olyckshändelse,

alltså och då vid jämförelse mellan de af sakkunniga afgifna utlåtanden angående omfattningen af sagda skada, densamma skäligen kan skattas till det af Majoren Gagner angifna belopp af 6500 kronor, bifaller jag det slut, hvarom Nedre Revisionen hemställt.

68.

Sø- og Handelsretten i København, den 23 Oktober 1907.

Købmand M. Christiansen i Vejle
(Overretssagfører Chr. Holm)
mod
A/S Dampskibsselskabet „Norden" ved dets administrerende Direktør, Peter Brown
(Overretssagfører Fussing).

At Modtagerne ikke paa Stedet kan erholde tilstrækkelig Arbeidskraft til at udføre Losningen, som de har paataget sig, i aftalt Tid (saa hurtig Skibet kunde levere) fritager dem ikke for Ansvar for Opholdet. Rederiet ansees ansvarligt for Tab tilføiet Ladningsmodtagerne, ved at Kapteinen havde tilbageholdt og solgt et langt større Parti af Lasten end nødvendigt var til Dækning af hans berettigede Krav paa Liggedagspenge.

Det er in confesso under nærværende Sag, at Dampskibet „Nordhvalen" efter at have losset en Del af sin Ladning (Bomuldsfrøkager) i København ankom til Vejle Torsdag den 7 Marts d. A. om Aftenen med den til Citanten, Købmand M. Christiansen i Vejle bestemte Restladning, ca. 1532 Tons Frøkager i Sække, fordelt i Skibets 5 Lastrum, *at* Underretning om Skibets Ankomst kom Citanten i Hænde Fredag den 8 om Formiddagen ved 9-Tiden, og *at* Citanten, der ifølge Overenskomst med Skibets Mægler havde overtaget hele Losningen, strax paabegyndte denne efter dog at have truffet Aftale med Skibets Mægler om, *at* Liggedagene først skulde begynde at løbe Fredag den 8 Kl. 1 Eftermiddag, da Losningen efter Konnossementets Bestemmelser skulde være paabegyndt.

Efter Konnossementets Bestemmelser skulde Ladningen modtages saa hurtigt, som Skibet kunde losse. Skibet havde 5 Luger men var indrettet saaledes, at der ved hver af de 4 større Luger kunde arbejde 2 Hold samtidig, altsaa ialt 9 Hold. Da der laa flere andre Skibe under Losning i Havnen, og en Del af den stedlige Arbejdsstyrke saaledes var optaget, kunde de Indstævnte kun skaffe 6 Hold Arbejdere til Losningen, der tilendebragtes Tirsdag den 12 Marts inden Kl. 12 Middag. Allerede Lørdag den 9 Marts havde Skibets Fører meddelt Citanten, at Liggedagene efter hans Mening vilde være udløbne samme Dags Aften,

hvorfor han fordrede Betaling eller Sikkerhedsstillelse for Overliggedagspenge fra sidstnævnte Tidspunkt, hvilket Citanten nægtede at gaa ind paa. Til Sikkerhed for sit formentlige Krav paa Godtgørelse for $2^1/_2$ Overliggedag à £ 35-7-0 = 646 Kr. 90 Øre pr. Dag, lod derfor Skibets Fører tilbageholde og oplægge 200 Sække af Ladningen; heraf bortsolgtes ved den af Skibet begærede Auktion, der afholdtes den 18 Maj d. A., 68 Sække for en samlet Sum, Omkostningerne indbefattede, af 1007 Kr. 96 Øre, medens derefter samme Dag de resterende 132 Sække tilbageleveredes Citanten.

Ved Stævning af 23 Juli d. A. har nu Citanten under Paaberaabelse af, at i Virkeligheden ingen Overliggedage vare paaløbne, paastaaet de Indstævnte $^A/_S$ Dampskibsselskabet „Norden" som Rheder for „Nordhvalen" dømt til at betale de fornævnte 1007 Kr. 96 Øre, samt i Erstatning for Afsavn af de oplagte Varer, mistet Avance paa disse og tilføjet Tort og Skade endvidere 2000 Kr. med Renter af Beløbene 6 % pro anno fra Stævningens Dato, til Betaling sker, og Sagens Omkostninger. Subsidiært har Citanten gjort gældende, at der i hvert Fald kun kan være paaløbet $^1/_2$ Overliggedag, og for dette Tilfælde paastaaet sig tilkendt Restbeløbet foruden Erstatningssummen 2000 Kr. De Indstævnte, der under den skriftlige Procedure kun fordrede Godtgørelse for 1 Overliggedag, har under den mundtlige Forhandling yderligere erkendt, kun at have Krav paa Godtgørelse for $^1/_2$ Overliggedag med 323 Kr. 45 Øre, og derfor paastaaet sig frifundne mod at betale Nettoprovenuet af Auktionen, som de have opgjort til 806 Kr. 67 Øre med Fradrag af de forannævnte 323 Kr. 45 Øre, altsaa 483 Kr. 22 Øre. De har derhos protesteret mod Citantens Rentepaastand og paastaaet sig tilkendt Sagens Omkostninger.

Med Hensyn til Spørgsmaalet, om Overliggedage ere paaløbne, er det oplyst, *at* Skibet her i København udlossede 3117 Tons Frøkager, hvoraf 62,027 Pd. var beskadigede, *og at* de af nærværende Ret til Bedømmelse af Skibets Losseevne udmeldte Skønsmænd skønnede, at Skibet med de til dets Raadighed staaende Hjælpemidler kunde losse dette Parti i 5 Dage. Af det i Vejle udlossede knap halv saa store Parti var 28,126 Pd. beskadiget. Lossetiden for dette Parti skulde efter samme Beregningsmaade altsaa være $2^1/_2$ Dag, og nogle ved Afladerens Foranstaltning af Retten i Vejle udmeldte Skønsmænd have da ogsaa antaget, at Losningen kunde have været tilendebragt i denne Tid, saafremt

der kunde have været skaffet tilstrækkelig Arbejdskraft til Skibets 5 Luger, saaledes at der var arbejdet med ialt 9 Hold.

Citanten har imidlertid gjort gældende, at det har været ham umuligt at skaffe Arbejdskraft til mere end 6 Hold, da en stor Del af Byens Arbejdsstyrke samtidig var optaget med Losning af 2 Dampere og flere Sejlskibe. I den i Vejle optagne Skønsforretning hedder det ogsaa, at Losningen skønnedes at være foregaaet „saa hurtig som det efter herværende Forhold er muligt“. Hertil vil der imidlertid ikke kunne tages noget Hensyn, da Risikoen ved ikke i Tide — fra Vejle eller andetsteds fra — at sikre sig den fornødne Arbejdskraft til Losningen maa falde paa Citanten. Der vil herefter tilkomme de Indstævnte Godtgørelse for ½ Overliggedag med 323 Kr. 45 Øre.

Hvad dernæst angaar Citantens Erstatningspaastand, maa der gives ham Medhold i, at „Nordhvalen“s Fører uberettiget har tilbageholdt et altfor stort Parti af Ladningen, og deraf realiseret for et betydeligt større Beløb, end der tilkom ham. De Indstævnte maatte derfor være pligtige at erstatte Citanten det denne herved tilføjede Tab, men da intet som helst er oplyst under Sagen, der kunde tjene til Vejledning ved Bedømmelsen af Størrelsen af det Avancetab eller den anden Skade, som Citanten maatte have lidt ved den fra Skibets Side brugte Fremgangsmaade, mangler Retten det fornødne Grundlag for Erstatningens Fastsættelse.

Da der er afholdt Auktion over et langt større Parti end nødvendigt var til Dækning af de de Indstævnte rettelig tilkommende Liggedagspenge, og da Omkostningerne ved Auktionen derfor maa antages betydeligt at overstige de Omkostninger, der vilde være paaløbne, hvis der kun var forauktioneret et rimeligt Parti, findes de Indstævnte ikke at kunne forlange Dækning for alle de paaløbne Omkostninger; da nu Retten savner tilstrækkelige Momenter til Bedømmelse af, hvilket Beløb der passende kunde forlanges refunderet, maa Følgen blive, at de Indstævnte maa betale Citanten hele Auktionsprovenuet 1007 Kr. 96 Øre, med Fradrag af de forannævnte 323 Kr. 45 Øre.

Af Beløbet vil der være at tilkende Citanterne Renter 5 % pro anno fra Stævningens Dato.

Sagens Omkostninger findes at burde hæves.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte, A/S Dampskibsselskabet „Norden“ ved dets administrerende Direktør, Peter Brown bør til Citanten, Købmand M. Christiansen i Vejle, betale 684 Kr. 51 Øre, med Renter deraf 5 % pro anno fra 23 Juli d. A. til Betaling sker.

Sagens Omkostninger hæves.

At efterkommes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

I. Koch.

L. C. Kraemer. Leonh. Tang. Hein. Theodor Lund.

Rettelse:

Side 383 Linje 14 f. o. bortfalder Ordene: og danske.

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret; hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

udgivet af

Bestyrer i Nordisk Skibsrederforening

J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 27	Aargang VIII	1907.

69.

Dispachør Theodor Amelns Betænkning angaaende det Tidspunkt, da et forladt Skib betragtes som forlist efter den norske Sjøforsikringsplan.

I Sjøforsikringsplanen af November 1881 havde § 100, 1ste Afsnit følgende Lydelse: „Har man efter et Skibs Afgang eller efter den Tid, det forlodes af Besætningen, eller sidst har været seet, uden at der dog er fremkommet fuldt Bevis for, at det er forgaaet, ikke hørt noget til det ved Reiser — — — — (her angives under a,' b/ og c,' de forskjellige Farvande og de af dem betingede Frister for Abandonrettens Indtræden), *da ansees Skibet forlist*, og den Forsikrede er berettiget til at fordre Erstatning for Tabet af den forsikrede Gjenstand mod, at han abandonnerer samme — — —“.

Ved Revisionen af Planen i 1894 blev der i Overensstemmelse med den imidlertid i Kraft traadte nye Sjølov vedtaget den Forandring, at „forladt Skib“ blev brudt ud af Fællesskabet med forsvundet Skib med Hensyn til Abandonbestemmelserne, og i Stedet sat i samme Kategori som Skib, der belægges med Embargo, tages af Sjørøvere etc. (§ 100 2det Afsnit). Men blandt

Abandonbestemmelserne i dette Afsnit findes ikke nogen Angivelse af det Tidspunkt, *da Skibet skal ansees forlist*, og hverken i Sjølovskommissionens Motiver eller i Forhandlingerne angaaende Planrevisionen findes noget, som kan give Veiledning til at afgjøre, om det har været Hensigten eller ikke derved at foretage nogen Forandring saaledes, at Udeladelsen af Ordene „da ansees Skibet forlist“ i Afsnit 2, medens de bibeholdes i Afsnit 1 angaaende forsvundet Skib, skulde indebære, at denne Bestemmelse ikke længere er gjældende for „forladt Skib“, for hvilket Forliset altsaa skulde indtræde i det Øieblik, det blev forladt, saafremt Retten til Abandon benyttedes.

Herved bør erindres, at det for forsvundet Skib er nødvendigt, selv uden Hensyn til Abandon, at fastsætte en Termin, efter hvis Udløb Skibet, forsaavidt angaar Kontraktsforholdet mellem den Forsikrede og Assurandøren, skal betragtes som forlist; thi ellers vilde man savne ethvert Udgangspunkt for Regulering af Erstatningspligtens Indtræden. Denne Bestemmelse „da ansees Skibet forlist“ vilde, theoretisk seet, have sin rette Plads i den §, som handler om Totalforlis, men er af praktiske Hensyn blevet indsat blandt Abandonbestemmelserne. Ved „forladt Skib“ stiller sig derimod Sagen anderledes. Her hviler nemlig Retten til Abandon paa en af Skibets Mandskab udført Handling, og Tidspunktet, da denne Handling blev foretaget, er bekjendt. Her behøves ikke *af Hensyn til Retten til Abandon* at bestemmes noget Tidspunkt for Forliset, man behøver kun et Udgangspunkt for Fristernes Beregning, og det har man, enten man nu vælger Overgivelsesøieblikket, eller som i Planen, den Tid da Assurandøren faar Underretning om, at Skibet er blevet forladt.

Naar man tager Hensyn til Abandoninstitutets retslige Betydning og Øiemed, hvorom det her er overflødigt nærmere at udtale sig, og til det faktiske Forhold, at naar Retten til Abandon virkelig kan benyttes, saa konstateres derved, at Skibet fra det Øieblik, det forlodes, har været „unddraget den Forsikrede uden Udsigt for ham at faa det tilbage“ (Pls. § 70), saa synes Rimelighed at tale for, at Totalforliset bør ansees at være indtraadt allerede i nævnte Øieblik. Dette vilde ogsaa være mest overensstemmende med det virkelige Forhold, som med Hensyn til Skibet indtræder for begge Kontrahenter fra Overgivelsesøieblikket. Rederen er jo berøvet sin Disposition over Skibet, og Assurandøren kan ikke siges at have noget yderligere Ansvar for Skibet;

han har kun Udsigten til igjen at bringe det i Rederens Raadighed inden en vis Tid.

Imidlertid sees Professor Platou, som jo har havt en meget væsentlig Del i den nye Sjølovs Tilbliven og Indhold, i sin Sjøret, Side 649, at hævde den Anskuelse, at „saalænge Fristen løber, ansees Skibet uskadt, i og med Fristens Udløb maa det ansees tabt; Assurancepræmien skyldes altsaa til Fristens Udløb“. Hans fra Planens § 67 hentede Begrundelse for dette kan der vistnok gjøres Indvending imod; men han synes ogsaa uden Hensyn til denne Begrundelse at holde absolut paa sin Paastand, og det maa antages, at han har ment, at den skulde gjælde baade for forsvundet og forladt Skib.

Dertil kommer, at samtlige norske gjensidige Skibsassuranceforeninger i dette Punkt fremdeles ligestiller forsvundet og forladt Skib, og i sine Betingelser bestemt gaar ud fra, at Forliset først indtræder ved Fristens Udløb.

I den svenske Plans § 67,4, haves en udtrykkelig Bestemmelse for Tidsforsikring om Betaling af Tillægspræmie, naar Abandonretten indtræder efter Forsikringstidens Udløb. Ved den sidste Revision af norsk Plan fandt man ikke at burde røre i væsentlige Dele ved Abandonbestemmelserne, for ikke at komme i Strid med Sjøloven, og der var heller ikke stillet noget Krav paa Forandring i nu omhandlede Henseende.

(Af Bestemmelsen i Planens § 67 — de to sidste Afsnit — kan ingen Veiledning hentes; disse Afsnit staar uforandrede fra den Tid, da det udtrykkelig var bestemt, at ogsaa for forladt Skib Forliset skulde indtræde ved Fristens Udløb. Nogen indirekte Slutning fra disse Bestemmelsers Ordlyd lader sig derfor ikke gjøre).

I Henhold til det nu Anførte er det min Mening, at man ikke kan komme bort fra, at det ved mangeaarig almindelig Praxis er hævdet, at Forliset indtræder ved Fristens Udløb.

70.

Kungl. Maj:ts dom, den 31 December 1907.

Firman Forsberg & Mark i Göteborg

mot

Ångfartygsaktiebolaget Stabil.

Befälhafvaren å ett ångfartyg låter afbryta lossningen, då lastemottagaren på anfordran ej erlägger öfverliggedagsersättning, och lastemottagaren stämmer rederiet om *skadestånd på grund af certepartibrott.* Då certepartiet innehölle föreskrift därom, att lasten skulle mottagas så fort ångaren kunde arbeta, hvilken clausul anses innefatta bestämmelse om liggetiden, samt lossningen, såvidt på fartyget ankommit, kunnat fullbordas inom af befälhafvaren uppgifna tid, ogillas lastemottagarens talan.

Enligt certeparti den 14 December 1904 åtog sig Ångfartygsaktiebolaget Stabil i Göteborg att med sitt ångfartyg „Hamburgsund“ om 300 ton eller däromkring för firman Forsberg & Marks i Göteborg räkning i Aalborg intaga last af cement och därmed afgå till Göteborg i Lilla Bommens hamn, förutsatt att fartyget vid ankomsten kunde flyta in i nämnda hamn. Certepartiet stadgade därjämte, bland annat, dels att lossning af lasten skulle verkställas så fort ångaren kunde arbeta, räknadt ifrån den dag fartyget vore klart att lossa, och att för hvarje dag därutöfver, som fartyget genom lastemottagarens förvållande uppehölles, till befälhafvaren skulle erläggas sextio kronor dag för dag, dels ock att lossning ej finge ske under regn- eller snöväder.

Sedan „Hamburgsund“ i Aalborg intagit en last om 1300 tunnor och 1600 säckar cement, afgick fartyget till Göteborg, dit det anlände den 24 December 1904, hvarefter lossningen påbörjades närmaste söckendag tisdagen den 27 December på eftermiddagen.

I stämning å bolaget till Rådstufvurätten i Göteborg anförde firman: „Hamburgsund“ hade först tisdagen den 27 December 1904 på aftonen förlagts i Lilla Bommens hamn. Lossningstiden borde sålunda räknas från och med nästföljande dag onsdagen den 28 December. Då på grund af regn och snöväder lossning ej kunnat ske under en och en half timme torsdagen den 29 och hela fredagen den 30 December, hade liggedagarna, beräknadt efter sjölag, tilländagått mandagen den 2 Januari 1905. Fartygets

befälhafvare hade emellertid redan lördagen den 31 December, då 875 tunnor och 1440 säckar af lasten lossats; vägrat utlämna återstoden af lasten under förmenande att firman vore pliktig utgifva ersättning för öfverliggedagar. Oaktadt firman ställt säkerhet för den öfverliggedagsersättning, hvarför firman kunde häfta i skuld äfvensom erbjudit bolaget den oguldna frakten, hade bolaget låtit upplägga och försälja återstoden af lasten. Firman yrkade därför att bolaget måtte förpliktas att med fartyget och dess frakt ansvara för det firman tillkommande skadestånd för det firman icke kommit i besittning af den af bolaget försålda del af lasten och i sådant afseende till firman utgifva ersättning med 3122 kronor 70 öre, från hvilket belopp dock finge afgå 908 kronor 33 öre, som å frakten återstode ogulden.

Bolaget bestred krafvet. Då firman börjat mottaga lasten, där fartyget först låg, måste firman anses hafva godkänt platsen som lossningsplats. Clausulen i certepartiet att lossningen skulle ske så fort fartyget kunde arbeta innefattade bestämmelse om lossningstiden, och hade lossningen, såvidt på bolaget ankommit, kunnat verkställas på högst två dagar. Till bevis härom lät bolaget afhöra vittnen.

Rådstufvurätten yttrade i dom den 26 Februari 1906:

I saken vore upplyst att, sedan firman genom certeparti den 14 December 1904 befraktat bolaget tillhöriga ångfartyget „Hamburgsund" för resa med last af cement från Aalborg till Göteborg, där fartyget skulle inlöpa i Lilla Bommens hamn under förutsättning dock att fartyget vid framkomsten kunde flyta i i berörda hamn, fartyget som i Aalborg intagit 1300 fat och 1600 säckar dylik vara, lördagen den 24 i sagda månad anländt till Göteborg och förtöjts vid kajen utmed Gullbergs strandgata strax öster om sagda hamn; att efter det firmans arbetsfolk tisdagen den 27 i samma månad klockan ett eftermiddagen för mottagande af lasten infunnit sig vid fartygets tillägsplats, lossningsarbetet en timme senare påbörjats och fortsatts till klockan sex eftermiddagen, hvaruppå fartyget i anledning af från arbetsfolket framställd begäran förhalats rundt hörnet af förenämnda kaj och kajen på östra sidan af Lilla Bommens hamn å anvisad plats midt emot ett af firman förhyrdt magasin; att å sistnämnda tillägsplats lossningsarbetet därefter onsdagen den 28 December klockan sju förmiddagen återupptagits och fortsatts så väl sistsagda dag som under nästpåföljande torsdag utan andra afbrott än under högst en och en half timme i följd af regn och snöväder; att på grund

af sådant väder arbetet äfvenledes hvilat under fredagen den 30 i berörda månad men återupptagits nästföljande lördag och med ett kortare afbrott, som föranledts däraf, att fartygets ångvinsch råkat i olag, fortgått till klockan mellan ett och två eftermiddagen, hvarefter fartygets befälhafvare Sjökaptenen Carl Johansson afbrutit lossningsarbetet, samt att Johansson sedermera låtit lossa och upplägga återstoden af lasten, hvilken återstod därefter till täckande af fartygets ifrågavarande fordran hos lastemottagaren blifvit å offentlig auktion försåld;

och ehuru den plats vid Gullbergs strandgata, å hvilken fartyget vid dess ankomst till Göteborg blifvit förtöjdt, ej kunde såsom bolaget sökt styrka anses vara belägen i Lilla Bommens hamn, samt bolaget ej heller visat, att hinder förelegat för fartyget att vid ankomsten till Göteborg inlöpa i berörda hamn, vid hvilket förhållande fartygets liggetid måste anses hafva tagit sin början onsdagen den 28 December på morgonen, då lossningsarbetet i Lilla Bommens hamn påbörjats;

likväl och som berörda certeparti i fråga om lossningen innehölle de bestämmelser, att densamma skulle verkställas så fort fartyget kunde arbeta, dock ej under regn och snöväder, samt att, om genom lastemottagarens förvållande fartyget därutöfver uppehölles, till befälhafvaren skulle erläggas sextio kronor dag för dag,

samt genom maskinisten Gustaf Adolf Thoressons och matrosen Alfred Verner Olssons i saken afgifna vittnesmål blifvit utrönt att, därest mottagningen af lasten skett i den mån densamma kunnat från fartyget aflämnas, för lossning af fartygets hela ifrågavarande last ej erfordrats längre tid än högst två arbetsdagar,

ty och emedan med hänsyn därtill att redan under tisdagen den 27 December, innan fartyget förhalats till Lilla Bommens hamn, en afsevärd del af lasten lossats och mottagits af firman, lossningen af återstående del af lasten således ofasedt det uppehåll i lossningsarbetet, som under torsdagen den 29 i samma månad föranledts af regn och snöväder, kunnat fullbordas sistnämnda dag;

alltså och då följaktligen lossningsarbetets fördröjande utöfver samma dag, hvilket äfven maskinisten Thoressons och matrosen Olssons vittnesmål gåfve vid handen, vållats af firman, hvadan jämlikt bestämmelserna i certepartiet firman lördagen den 31 December haft skyldighet att till befälhafvaren för fartyget utgifva då redan förfallen öfverliggedagsersättning för en dag eller för

fredagen den 30 i samma månad, men firman uraktlåtit att till honom erlägga någon som helst betalning i sådant hänseende,

funne Rådstufvurätten på grund af föreskrifterna i 155 § Sjölagen sjökaptenen Johansson hafva ägt befogenhet att lördagen den 31 December afbryta lossningsarbetet, i följd hvaraf och då firman för omstämda skadeståndsanspråket ej heller i öfrigt visat laga fog firmans talan af Rådstufvurätten ogillades, och förpliktades firman att ersätta bolagets rättegångskostnader med 383 kronor.

Firman vädjade till Göta Hofrätt, som i dom den 13 Juli 1906 ej fann skäl göra ändring i Rådstufvurättens dom samt förpliktade firman att ersätta bolagets kostnader å saken i Hofrätten med 40 kronor,

Firman fullföljde sin talan, som af bolaget bestreds.

Nedre Revisionen (hrr. *Schartau*, *Wihlborg* och *Södervall*, föredragande) hemställde i afgifvet betänkande att Kungl. Maj:t måtte pröfva rättvist fastställa Hofrättens dom samt förplikta firman att ersätta bolagets kostnader å saken hos Kungl. Maj:t med 150 kronor jämte domslösen.

Saken föredrogs den 27 November 1907 i Högsta Domstolen (Justitieråden *Carlson*, *Lindbäck*, *Cassel*, *Silverstolpe* och *Petrén*), hvarvid Nedre Revisionens hemställan bifölls.

71.

Kungl. Maj:ts dom, den 31 December 1907.

Arbetaren Anders Nyberg

mot

Rederiet för ångfartyget „Sylphide".

Eldaren å ett ångfartyg erhåller tillsägelse af maskinisten att känna efter om ett lager i maskinen gått varmt. Innan eldaren hunnit åter draga ut armen ur maskinen sättes denna i gång med påföljd att armen svårt skadas. *Rederiet för fartyget ålägges ersättningsskyldighet för den eldaren sålunda tillskyndade kroppsskadan.*

Då ångfartyget „Sylphide" den 13 Juni 1904 låg förtöjdt vid sin tilläggsplats vid Wifsta Warf inträffade å ångfartyget en olyckshändelse, hvarvid såsom eldare anstälde ynglingen Viktor Nyborg tillfogades svår kroppsskada. Maskinisten Nordström hade vid tillfället tillsagt Viktor Nyberg att känna efter om ett lager i maskinen gått varmt. För att efterkomma denna tillsägelse hade Viktor Nyberg instuckit sin högra arm i maskinen. Innan han hunnit draga ut armen, hade maskinen satts i gång med påföljd att högra underarmen blef klämd i vefven af maskinen och krossad.

Arbetaren Anders Nyberg instämde i egenskap af målsman för sin bemälde son rederiet för „Sylphide" till Rådstufvurätten i Sundsvall med yrkande att som tilldragelsen orsakats genom vårdslöshet från maskinisten Nordströms sida, rederiet måtte förpliktas att ersätta därigenom vållad nedsättning i Viktor Nybergs arbetsförmåga med 350 kronor årligen eller 4500 kronor en gång för alla jämte ränter och expenser.

I saken ingifvet läkareintyg innehöll: Vid ankomsten till Sundsvalls lasarett den 18 Juni 1904 hade Viktor Nyberg å högra underarmen ett stort krossår, som sträckte sig nästan rundt omkring hela armen, så att endast en smal remsa af huden fanns kvar å armbågebenssidan. Från detta sår var huden i motsvarande omfång uppfläckt nästan ända upp till armbågen. Båda underarmsbenen voro afbrutna och sköto med sina afbrutna ändar fram i såret. I följd af den svåra kontusionen inträdde brand i stora delar af den lösslitna huden samt delvis i de klämda musklerna.

Så småningom hade dock under den långsamma och mödosamma behandlingen såväl benbrotten som såret blifvit läkta. Följande brist i fingrarnas och handens rörelser hade emellertid uppkommit: Handen kunde ej slutas annat än på ett ganska bristfälligt sätt. Nyberg kunde ej med sin hand fatta något med alla fingrarne. Endast tummen och pekfingret voro så rörliga att han med dessa kunde fatta om ett föremål fullständigt. Dock vore icke ens pekfingret fullständigt normalt rörligt. Då återstående tre fingrarnas rörlighet vore mycket bristfällig. Rörelserna i handleden något så när normala. Genom skadan hade Nybergs förvärfsförmåga blifvit i ganska väsentlig grad förminskad dels på grund däraf, att armen vore högst betydligt svagare än förut, dels ock på grund däraf, att rörelseförmågan i fingrarna och handen vore väsentligt inskränkt. Detta tillstånd komme ej i någon nämnvärd grad att kunna förbättras.

Rederiet påstod att Nyberg vetat att ångbåten låg under manöver och att han, innan maskinen satts i gång, blifvit tillfrågad af maskinisten om allt vore klart och svarat jakande därtill. Den fordrade ersättningen ansåg rederiet för högt tilltagen.

Ett vittne Emil Leander Andersson berättade att han dagen efter olyckshändelsen åhört ett samtal mellan Nordström och Viktor Nybergs fader, hvarvid Nordström beklagat sig öfver sin obetänksamhet att ej underrätta Viktor Nyberg om maskinens sättande i gång.

Rådstufvurätten yttrade i utslag den 20 Augusti 1906, att genom hvad i saken förekommit vore utredt, att Viktor Nyberg, hvilken under sommaren 1904 haft anställning å ångfartyget „Sylphide“ såsom eldare, den 13 Juni sagda år, under det fartyget uppehållit sig vid dess tilläggsplats vid Wifsta Warf, af fartygets maskinist Nordström befallts att känna efter, om ett lager i maskinen gått varmt och för sådant ändamål stuckit in sin högra arm i maskinen; att, innan Nyberg hunnit åter draga ut armen, maskinen på order af fartygets befälhafvare af Nordström satts i gång, samt att, enligt af lasarettsläkaren Gustaf Ekehorn utfärdadt intyg, de skador å armen och handen, Viktor Nyberg därvid ådragit sig, vore af den beskaffenhet, att hans förvärfsförmåga i ganska väsentlig grad förminskats;

och enär Anders Nybergs uppgift, att maskinen vid nämnda tillfälle igångsatts, utan att Viktor Nyberg blifvit därom först varskodd, vunne stöd af i saken afhörda vittnet Emil Leander

Anderssons berättelse och olyckshändelsen förty måste anses föranledd af underlåtenhet från Nordströms sida,

ty och då rederiet jämlikt 8 § Sjölagen vore med fartyg och frakt ansvarigt för skada, som genom befälhafvarens eller besättningens fel eller försummelse i tjänsten annan tillskyndades.

blefve rederiet, utan afseende å hvad detsamma i saken invändt, förpliktadt att med fartyg och frakt ersätta Viktor Nyberg för mistad arbetsduglighet med 350 kronor för hvarje år under hans återstående lifstid att utgå med $^{1}/_{12}$ den 14 i hvarje månad efter den 14 Juni 1904, och hade rederiet förty att dels till Anders Nyberg såsom Viktor Nybergs laga målsman erlägga ej mindre genast hvad uti ifrågavarande afseende efter angifven beräkningsgrund belöpte å tiden från och med den 14 Juni 1904 till den 14 Augusti 1906 eller 758 kronor 33 öre jämte ränta efter 5 % om året såväl å den del af sistnämnda belopp som vid tiden för stämningens delgifvande vore förfallit eller 379 kronor 16 öre, tills betalning skedde, som ock å det den 14 i hvarje månad efter berörda tid förfallna ersättningsbelopp från förfallodagen, till dess betalning skedde, än äfven den 14 September 1906 och framdeles, så länge Viktor Nyberg icke uppnått myndig ålder den 14 i hvarje månad $^{1}/_{12}$ af omförmälda ersättningsbelopp 350 kronor, dels ock därefter till Viktor Nyberg själf likaledes den 14 i hvarje månad $^{1}/_{12}$ af samma belopp: dock ägde rederiet, i enlighet med Anders Nybergs medgifvande, i stället för ofvan angifna ersättningsbelopp, att i omstämdt hänseende till Anders Nyberg genast utgifva en gång för alla 4500 kronor jämte 5 % ränta om året därå från stämningsdagen tills betalning skedde; och skulle rederiet ersätta Anders Nybergs rättegångskostnader med 150 kronor.

Rederiet vädjade till Svea Hofrätt under anhållan om vittnesförhör med maskinisten Nordström.

Anders Nyberg bestred ändringssökandet.

Hofrätten yttrade i dom den 28 Juni 1907 att, enär hvad först beträffade af rederiet i Hofrätten framställd anhållan om vittnesförhör med Nordström, denne på grund af hvad i saken förekommit måste anses hafva i saken del samt Anders Nyberg i Hofrätten bestridt Nordströms hörande i saken, blefve samma anhållan af Hofrätten afslagen. Vidkommande själfva ändringssökandet fann Hofrätten ej skäl göra ändring i Rådstufvurättens utslag, samt förpliktade rederiet att godtgöra Anders Nybergs

utgifter å saken i Hofrätten med 50 kronor jämte hvad som åtginge till stämpel å Hofrättens dom.

Rederiet fullföljde sin talan, som af Anders Nyberg bestreds.

Nedre Revisionen (hrr. *grefve Hamilton*, *Wihlborg* och *Söderwall*, föredragande) hemställde i afgifvet betänkande att Kungl. Maj:t måtte pröfva rättvist fastställa Hofrättens dom samt förplikta rederiet att ersätta Anders Nybergs kostnader å saken hos Kungl. Maj:t med 100 kronor jämte lösen för Kungl. Maj:ts dom.

Saken föredrogs den 22 November 1907 i Högsta Domstolen (Justitieråden *Herslow*, *Lilienberg*, *Claëson*. *Bohman*, *Quensel*. *Trygger* och *Sundberg*). hvarvid Nedre Revisionens hemställan bifölls.

72.

Kungl. Maj:ts dom, den 31 December 1907.

G. Smiths Aktiebolag i Trelleborg

mot

Sjökaptenen Hagb. Torjusen i Mandal.

Lossningen af en last stenkol tager sin början två dagar senare än certepartiet föreskrifver. *På yrkande af befälhafvaren ålägges mottagaren utgifva ersättning för två öfverliggedagar.* Mottagarens invändning att arbetsfolk för lossningen icke funnits att tidigare tillgå lämnas utan afseende.

I certeparti, hvarigenom ångfartyget „Carolus“. befraktades att föra en last stenkol från England till Trelleborg stadgades, bland annat, att lossningstiden skulle räknas från det fartyget blifvit på öfligt sätt anmäldt och vore färdigt att lossa; att ångaren skulle lossas så hastigt den förmådde lämna lasten ifrån sig i enlighet med bruket i lossningshamnen; att lasten skulle mottagas i destinationshamnen af consignaterna från fartygets långsida i

poster af 300 tons per arbetsdag; att karantän, upplopp, strejker, öfversvämningar eller froster eller sådana oförutsedda händelser, som kunde hindra lossningen, undantoges i hvarje fall samt att öfverliggetid i destinationshamnen skulle betalas med 15 pund per dag.

„Carolus“ ankom till Trelleborg den 5 September 1906 och samma dag före klockan 4 efter middagen gafs notis till G. Smiths Aktiebolag såsom lastemottagare att fartyget vore färdigt att lossa. Lossningen påbörjades emellertid först den 8 September klockan 11 förmiddagen.

Befälhafvaren å „Carolus“ Hagb. Torjusen i Mandal instämde bolaget till Rådstufvurätten i Trelleborg med yrkande att, då hinder från fartygets sida icke mött för lossningens påbörjande den 6 September, bolaget måtte förpliktas att till Torjusen utgifva ersättning för två öfverliggedagar enligt i certepartiet stadgad grund jämte ränta och expencer.

Bolaget genmälde: Då bolaget fick anmälningen från befälhafvaren att fartyget var klart att lossa, hade bolaget ännu icke fått konnossement å lasten, hvadan det varit omöjligt för bolaget att samma dag vidtaga några åtgärder för lossningen. I 156 § Sjölagen omförmälda fall eller att lastemottagaren icke vore känd eller icke att träffa förelåge alltså. I hvarje fall vore bolaget skyddadt från utgifvande af öfverliggedagsersättning på den grund att det varit omöjligt för bolaget att förr än som skett anskaffa arbetsfolk för lossningen. Bolaget lät såsom vittnen höra två arbetsförmän vid hamnen i Trelleborg, hvilka intygade att i Trelleborg funnes ett särskildt dragarlag af omkring 60 man, inskrifna i fackförening, hvilka ensamma förrättade allt lastnings- och lossningsarbete vid hamnen där. Den 5 September, då „Carolus“ ankom till Trelleborg, hade vittnena uppsökts af en kontorist hos bolaget, hvilken förfrågat sig om arbetsfolk för lossning af „Carolus“. Hamnarbetarne hade emellertid då varit upptagna med annat arbete och hade arbetsfolk för lossningen icke blifvit disponibelt förr än den 8 September.

Rådstufvurätten yttrade i utslag den 4 Februari 1907 att enär i saken måste anses vara utrönt, att Torjusen efter ankomsten till hamnen i Trelleborg med ångfartyget „Carolus“ den 5 September 1906 klockan omkring $^1/_2$ 4 e. m. hos bolaget i egenskap af lastemottagare anmält fartyget klart till lossning af dess last, som utgjorts af 1389,06 tons stenkol,

samt enligt i saken åberopade certepartiet lossningstiden

skolat räknas från det fartyget på öfligt sätt blifvit anmäldt och vore färdigt att lossa och lossningen fortgå med beräkning af 300 tons hvarje arbetsdag vid äfventyr att godtgörelse för hvar öfverliggedag skulle utgå med 15 engelska pund,

men bolaget först den 8 September 1906 påbörjat och den 13 i samma månad klockan omkring $^1/_2$ 3 afslutat lossningen,

alltså och då af hvad i saken förekommit framginge, att för lossningens fullbordan inom liggetiden hinder icke mött från fartygets sida, och bolaget icke ådagalagt någon omständighet af beskaffenhet att för bolaget medföra befrielse från skyldighet att utgifva ersättning för den tid, hvarmed liggetiden öfverskridits,

pröfvade Rådstufvurätten rättvist ålägga bolaget att genast mot kvitto till Torjusen utgifva ersättning för det fartyget obehörigen uppehållits under två dagar med fordrade 30 engelska pund sterling eller motsvarande belopp i svenskt mynt efter den vid betalningstiden högst gällande kurs jämte 6 % ränta å 15 pund från den 12 September 1906 till och med påföljande dag samt därifrån å hela det till utgifvande ådömda beloppet, tills full betalning skedde: och skulle bolaget därjämte godtgöra Torjusens kostnader å saken med 115 kronor 85 öre.

Bolaget vädjade till Hofrätten öfver Skåne och Blekinge, som i dom den 7 Juni 1907, fann skäl icke hafva förekommit ledande till ändring i Rådstufvurättens utslag samt förpliktade bolaget att ersätta Torjusens kostnader å saken i Hofrätten med 45 kronor jämte lösen för Hofrättens dom.

Bolaget fullföljde sin talan, som af Torjusen bestreds.

Nedre Revisionen (hrr. *Arsell*, *grefve Hamilton* och *Södervall*, föredragande) hemställde i afgifvet betänkande att Kungl. Maj:t måtte pröfva rättvist fastställa Hofrättens dom samt förplikta bolaget att ersätta Torjusens kostnader å saken hos Kungl. Maj:t med 150 kronor jämte domslösen.

Saken föredrogs den 22 November 1907 i Högsta Domstolen (Justitieråden *Herslow*, *Lilienberg*, *Claëson*, *Bohman*, *Quensel*, *Trygger* och *Sundberg*), hvarvid Nedre Revisionens betänkande bifölls.

73.

Kungl. Maj:ts dom, den 20 December 1907.

Ångfartygsaktiebolaget Helene Lohden

mot

Sjökaptenen Bengt Johnsson.

Befälhafvare har å af honom förda ångfartyg medtagit ved för eget behof utan att därför till rederiet erlägga frakt. Sedan rederiet vid domstol yrkat åläggande för befälhafvaren att utgifva frakt för veden, uppstår fråga huruvida krafvet vore preskriberadt på den grund att befälhafvaren till rederiet afgifvit redovisning och rederiet icke inom den i *60 § Sjölagen* stadgade tid af sex månader stämt om klander å redovisningen.

Ångfartygsaktiebolaget Helene Lohden instämde till Rådstufvurätten i Strömstad Sjökaptenen Bengt Johnsson i Nyhamn med yrkande att som Johnsson under åren 1901 och 1902, då han varit befälhafvare å bolagets ångfartyg „Helene Lohden", utan tillstånd af bolaget och utan att därför erlägga betalning, för egen räkning med fartyget fraktat sextio standard så kallad splitved från Sundsvall till London, Johnsson måtte förpliktas till bolaget utgifva frakt med 92 pund 10 shilling jämte ränta.

Johnsson medgaf att han ifrågavarande år fört ved ombord å fartyget för egen räkning, men påstod att han därtill haft tillåtelse. I hvarje fall ansåg Johnsson att krafvet vore preskriberadt, enär bolaget den 5 December 1903 mottagit redovisning af Johnsson såsom befälhafvare utan att klandra densamma inom den i 60 § Sjölagen stadgade tid af sex månader.

Bolaget uppgaf att kaptenerna å bolagets ångare till en början haft rättighet att fritt medtaga ved för behofvet i hemmet. Denna rättighet hade emellertid missbrukats och hade därför förbud meddelats att från och med 1901 års ingång medtaga någon ved. Bestämmelsen i 60 § Sjölagen ansåg bolaget icke vara å förevarande fall tillämplig, enär stämningen icke afsåge redovisning

utan likvid för en Johnsons personliga skuld. Då det varit omöjligt för bolaget att veta när och under hvilka resor Johnsson gjort sig skyldig till nu anmärkta oegentlighet, kunde bolaget ej heller förr än saken blifvit någorlunda utredd, göra sina anspråk gällande.

Rådstufvurätten yttrade i utslag den 23 Januari 1905 att enär Johnsson medgifvit att han vid sex resor från Sundsvall till London under åren 1901 och 1902 användt det honom i egenskap af befälhafvare af bolaget anförtrodda ångfartyget „Helene Lohden" till transport för egen räkning af tio standard splitved hvardera resan, utan att han kunnat visa sig därtill äga bolagets lof,

alltså ålades Johnsson att till bolaget mot kvitto utgifva ersättning för hvad transport af enahanda varor emellan berörda orter betingat i frakt eller 30 shilling per standard de fyra första resorna och 32 shilling 6 pence de två senare eller tillhopa 92 pund 10 shilling eller däremot i svenskt mynt vid betalningstillfället svarande belopp jämte 5 % ränta därå från den 18 September 1904 tills likvid skedde.

Johnsson sökte ändring, som af bolaget bestreds.

Göta Hofrätt fann i dom den 5 Januari 1906 ej skäl göra ändring i Rådstufvurättens utslag samt förpliktade Johnsson att med 50 kronor ersätta bolagets kostnader å saken i Hofrätten.

Johnsson fullföljde sin talan. Bolaget yrkade fastställelse å Hofrättens dom.

Nedre Revisionen (hrr. *Sandberg* och *Öhman*) yttrade i afgifvet betänkande att enär Johnsson, enligt hvad ostridigt vore, till bolaget afgifvit redovisning för de fartygets resor, under hvilka ifrågavarande partier ved fraktats å fartyget,

samt bolagets i saken förda talan om utbekommande af godtgörelse för nämnda frakt, hvilken talan till sin innebörd vore att anse som klander af omförmälda redovisning, icke blifvit anhängiggjord inom den i 60 § Sjölagen stadgade tid,

vid hvilket förhållande bolaget förlorat rätt till klander af redovisningen,

hemställde Nedre Revisionen att Kungl. Maj:t måtte pröfva rättvist att, med ändring af Hofrättens dom ogilla bolagets mot Johnsson instämda talan samt förplikta bolaget att godtgöra Johnssons utgifter å saken vid Rådstufvurätten med 300 kronor äfvensom befria Johnsson från honom ådömd skyldighet att ersätta bolagets kostnader å saken i Hofrätten.

Föredraganden konstituerade revisionssekreteraren *Ahlström* var skiljaktig och hemställde för sin del att Kungl. Maj:t måtte

pröfva rättvist fastställa Hofrättens dom samt förplikta Jonsson att ersätta bolagets kostnader å saken hos Kungl. Maj:t med 150 kronor jämte lösen för Kungl. Maj:ts dom.

Saken afgjordes den 26 November 1907 i Högsta Domstolen (Justitieråden *Lilienberg*, *Billing*, *Ramstedt*, *Cassel*, *Petrén* och *Sundberg)*, hvarvid Nedre Revisionens hemställan bifölls.

NORGES SJOFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

udgivet af

Bestyrer i Nordisk Skibsrederforening

J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 28	Aargang VIII	1907.

74.

Norges Høiesteret, den 12 December 1907.

„Den første norske Assuranceforening"
(Advokat Gustav Blom)
mod
„Det norske Lloyd"s Administrationsbo ved dets Bestyrelse
(Advokat Rasch).

„Den første norske Assuranceforening" har tegnet Gjenforsikring hos *„Det norske Lloyd"* ifølge en Kontrakt, hvorefter Foreningerne deltager i hinandens Overskud og Tilskud efter deres respektive Love. „Den første norske Assuranceforening" ansees ansvarlig lige med „Det norske Lloyd"s Interessenter for Dækning af dennes Gjæld til Trediemand, ogsaa udover det ved Lovene fastsatte Maximum for det aarlige Tilskud, nemlig 200 % af Aarets Nettobidrag.

Extraordinær Assessor, Sorenskriver *Vogt:* Ved Christiania Sjørets Dom af 20 December 1906, til hvilken jeg henviser med Hensyn til nærværende Sags Gjenstand og nærmere Omstændigheder, blev saaledes kjendt for Ret:

„Indstævnte, „Den første norske Assuranceforening" bør til

Citantskabet, „Det norske Lloyd"s Administrationsbo, betale det paasøgte Beløb Kr. 21 264,27 — med 6 — sex — af Hundrede aarlig Rente af Kr. 7088,09 fra 15 September 1904, af Kr. 7088,09 fra 15 November 1904, af Kr. 7088,09 fra 15 Februar 1906, alt til Betaling sker.

Sagens Omkostninger ophæves".

Denne Dom er af „Den første norske Assuranceforening" indanket for Høiesteret, hvor Appellanten har nedlagt Paastand om Frifindelse og Tilkjendelse af Omkostninger for begge Retter, medens Indstævnte, „Det norske Lloyd"s Administrationsbo, har nedlagt Paastand om Stadfæstelse af Sjørettens Dom og Tilkjendelse af Omkostninger for Høiesteret.

For nærværende Ret er fremlagt forskjellige nye Dokumenter, hvoraf jeg specielt skal nævne den under 8 August 1873 mellem „Det norske Lloyd" og „Den første norske Assuranceforening" oprettede Reassurancekontrakt, der — som anført i Sjørettens Domspræmisser — ikke forelaa for nævnte Ret. Af denne Kontrakts Bestemmelser skal jeg særlig henvise til § 3, hvorefter enhver af Risikoerne for den reassurerende Forening — de to Foreninger var nemlig gjensidig forpligtede til at overtage Reassurance — bliver bindende fra det Øieblik, den overførende Forenings Risiko indtræder og indtil samme ifølge dens Love og Kontraktens Bestemmelser er ophørt, og § 7, som siger, at „Gjenforsikringen overtages i *alle Dele* efter de *saavel Præmie — som Forsikrings- og Erstatningsregler*, der ere gjældende *for den Forening, hos hvilken Forsikringen oprindelig er indtegnet.*

I Skadestilfælde opgjøres Erstatningsspørgsmaalet af den overførende Forening overensstemmende med dens Love, og har den reassurerende Forening uden Indsigelse at godkjende det Opgjør, der, være sig ifølge Dispache mindelig Overenskomst eller Dom, maatte være bindende for eller blive vedtaget af den overførende Forening", — samt endelig § 9, der bl. a. fastsætter, at „*Foreningerne deltage i hinandens Overskud og Tilskud efter deres respektive Love*".

Af de Indsigelser, som Appellanten mod Søgsmaalet fremsatte for Sjøretten, og som af denne er specificeret under Posterne 1—4, har Appellantskabet for Høiesteret alene optaget de to først opstillede nemlig: 1 at „Den første norske Assuranceforening" eller dennes Seilafdeling ikke har været Medlem af „Det norske Lloyd" og 2: at den for Sjøretten indstævnte, „Den første

norske Assuranceforening", ikke er rette Sagvolder ligeoverfor „Det norske Loyd"s Paastand i denne Sag.

Jeg er med Sjøretten enig i, at ingen af disse Indsigelser kan godtages, og kan med Hensyn til Begrundelsen i det Væsentlige indskrænke mig til at henvise til Sjørettens Præmisser. Jeg skal blot lige overfor den første Indsigelse tilføie, at den Betragtning, at den, som tegner Gjenforsikring i et gjensidigt Forsikringsselskab, staar med Hensyn til Forpligtelse til at yde Tilskud til Dækkelse af Selskabets Gjæld paa lige Fod med dem, der direkte har tegnet Forsikring i Selskabet, efter min Mening er i Forholdet mellem Sagens Parter givet positivt Udtryk i den foran citerede § 9 i Reassurancekontrakten, hvis anførte Bestemmelse jeg finder det utvivlsomt maa læses saaledes, at den overførende Forening med Hensyn til Andel i Overskud eller Tilskud er underkastet den reassurerende Forenings Love. Naar Appellanten i sin Procedure for Høiesteret stærkt har fæstet sig ved, at den overførende Forening ikke kan tilkomme i den reassurerende Forening, hvad Appellanten har benævnt Medlemsrettigheder, saasom Forslags- og Stemmeret i Generalforsamlinger samt Valgbarhed, saa skal jeg dertil bemærke, at jeg ikke kan medgive, at den Omstændighed, at det er en *Forening* som saadan, der tegner Reassurance, og som derfor selvfølgelig kommer til at indtage en noget anden Stilling i Reassuranceselskabet end de *personlige* Medlemmer, kan tillægges nogen Indflydelse med Hensyn til Spørgsmaalet om. hvorvidt ikke ogsaa Foreningen paa saadan Maade er Deltager i Reassuranceselskabet, at den maa staa Last og Brast sammen med de andre Interessenter i dette med Hensyn til Andel saavel i mulige Overskud som i Ansvar for mulige Underskud.

Med Hensyn til Indsigelse No. 2 er det for mig afgjørende, at naar „Den første norske Assuranceforening" har ment sig at være uforpligtet til at tage Del i „Det norske Lloyd"s Underskud, som har nødvendiggjort ny Udligning paa sidstnævnte Selskabs Medlemmer, saa havde „Det norske Lloyd"s Administrationsbo for at erhverve Dom for sit Krav ligeoverfor førstnævnte Forening ingen anden at stevne og hævde Dom over end den, der nu repræsenterer „Den første norske Assuranceforening", og det maa være Bestyrelsen i den nuværende Forening af dette Navn, der danner en umiddelbar Kontinuation af den ældre Forening og maa ansees at have indgaaet i dennes Retsforhold, uagtet den saaledes har omlagt sin Virksomhed, at dens tidligere saakaldte Seilafdeling siden 1898 har indstillet, og uanseet om den For-

pligtelse, hvis Tilværelse under nærværende Sag fra Appellantens Side er benægtet, oprindelig har paahvilet nævnte Afdeling. Det kan sees af, hvad der er dokumenteret angaaende Forholdet mellem de to her procederende Foreninger, af hvilke ogsaa „Lloyd" har havt to forskjellige Afdelinger, at det ikke er Afdeling, der har forhandlet med Afdeling, men Forening med Forening. Saaledes er de saakaldte Reassurancelister udfærdiget fra „Den første norske Assuranceforening" til „Det norske Lloyd".

Idet jeg for Sikkerheds Skyld vil bemærke, at en Dom overensstemmende med Indstævntes Paastand selvfølgelig intet afgjør med Hensyn til *hvilke* af „Den første norske Assuranceforening"s Afdelinger eller Medlemmer endeligen pligter at gjøre de til Dækkelse af Indstævntes Krav nødvendige Udlæg, og idet jeg finder, at Sagens Omkostninger bør ophæves ogsaa for Høiesteret bliver det min

Konklusion:

Sjørettens Dom bør ved Magt at stande.

Processens Omkostninger for Høiesteret ophæves.

Assessor *V. Scheel:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

Assessor *Thoresen:* Ligesaa.

Assessor *Motzfeldt:* Jeg kommer til samme Resultat som Førstvoterende, men finder det for mit Vedkommende tilstrækkeligt at henvise til Sjørettens Begrundelse.

Assessor *Birkeland:* Ligesaa, idet jeg derhos tiltræder Førstvoterendes Bemærkning med Hensyn til den nu dokumenterede Reassurancekontrakt mellem Parterne dennes § 9.

Extraordinær Assessor, Advokat *Mejdell:* Jeg kommer til et andet Resultat end de foregaaende Voterende.

Med Hensyn til den af Appellanten mod Søgsmaalet reiste Indsigelse No. 1, skal jeg bemærke: Der kan selvfølgelig intet være iveien for, at et kooperativt Selskab — jeg tager her Udtrykket i dets videste Forstand — ved Siden af at have som sit Selskabsformaal Besørgelse af Forretninger for sine Medlemmer medtager som Bierhverv Forretninger for udenforstaaende. Specielt for Assuranceselskaber vil saaledes Overtagelse af Reassurance for andre Selskaber være en naturlig Biforretning. Man ser ogsaa, at Udkastet til Lov om Forsikringsselskaber i sin § 28 forudsætter dette, at et gjensidigt Forsikringsselskab overtager Forsikringer for udenforstaaende, men fastsætter, at dette skal ske

mod fast Præmie uden Andel i Overskud eller Underskud. Denne sidste Bestemmelse om den faste Præmie er imidlertid efter min Opfatning en Særbestemmelse, der, saalænge Lovudkastet ikke er Lov, er uden Betydning. Saalænge det ikke er lovforbudt, kan jeg ikke indse, at der enten praktisk eller teoretisk seet kan være noget at sige paa, at et gjensidigt Assuranceselskab overtager Reassurance for andre paa Vilkaar: ikke af en *fast* forud bestemt Præmie, men paa Vilkaar af en ***Forskudspræmie*** med Adgang til efterskudsvis at beregne Tillægspræmie. Det normale skulde jo være, at den Tilskudspræmie, som i gjensidige Assuranceforeninger pleier at beregnes, svarer til de aktuelle Forhold, saaledes at man forretningsmæssig taget skulde kunne gaa ud fra, at Stampræmien (Forskudspræmien) + Tillægspræmie indeholdt et passende Vederlag for den Risiko, som Overtagelsen af Reassurance medfører. Under denne Forudsætning ligger det nær, forekommer det mig, at tilstede udenforstaaende at reassurere i Foreningen mod samme Tilskudspræmie som den, der gjælder for Foreningens Medlemmer. I nærværende Tilfælde bestemmer „Det norske Lloyd"s Loves § 26, at der skal være Anledning til at paalægge et Tilskud af Stampræmien af ikke mindre end 200 Procent. At en Præmie bestemt paa denne Maade ikke i og for sig skulde kunne ansees for at være fuldstændig Ækvivalent for den tegnede Risiko, maatte forretningsmæssig taget fremstille sig som en saa liden Sandsynlighed, at det forekommer mig ganske rimeligt, at det ikke er faldt nogen af Parterne ind andet, end at i og for sig med Betalingen af Tillægspræmien var det fulde Vederlag for Reassurancen ydet. Det er paa det Rene i nærværende Sag, at „Den første norske Assuranceforening" har ydet Tilskudspræmie overensstemmende med de nævnte Loves § 26, men jeg maa med Appellanten være enig i, at i og for sig denne Omstændighed, at man har været med paa Side om Side med Selskabets Medlemmer at yde Tilskudspræmie bestemt efter § 26, ikke er afgjørende for det Spørgsmaal, om „Den første norske Assuranceforening" ogsaa skal staa Side om Side med Foreningens Medlemmer, naar der bliver Spørgsmaal, ikke om Ydelse af det i § 26 omhandlede Tilskud, men om Ansvar ligeoverfor Trediemand, grundet paa, at Foreningen er kommet i Forhold til Trediemand i Underballance. Disse to Spørgsmaal staar efter min Mening ikke i nogen nødvendig Nexus med hverandre. De, som skal ansvare Underskuddet ligeoverfor Trediemand, er de, der er Socii i Selskabsforetagendet; men i og for sig at der er tegnet Reassurance i Selskabet, betyder ikke,

efter hvad jeg ovenfor har gjort gjældende, at man er gaaet over til at blive Socius i Selskabsforetagendet. I den Dom, der under Proceduren har været paaberaabt — „Retstidende“ 1890 Side 129 flg. — fremhæves det særlig af Andènvoterende som et af de Momenter, hvorpaa den nævnte Voterende, hvortil de efterfølgende af de Voterende har sluttet sig, baserer sin Argumentation om Foreningsmedlemmernes Ansvar ligeoverfor Trediemand, at Foreningsmedlemmerne har det i sin Magt baade at nægte daarlige Betalere Optagelse i Selskabet og at paalægge de tvivlsomme Betalere at stille Kaution for sine Tilskud, i Modsætning til at Trediemand ingen saadan Adgang har til at gardere sig. Men for Appellanten, „Den første norske Assuranceforening“, gjælder, saaledes som jeg maa opfatte Lovene, at den ingen Adgang har havt til at afgive Stemme i „Det norske Lloyd“s Generalforsamlinger, ingen Adgang har havt til at influere paa Valget af Bestyrelse, ingen Adgang til at føre Kontrol med Regnskabsførselen, har altsaa i alle disse Henseender staaet ligesaa ugarderet som nogen Trediemand. Men naar dette er Tilfældet, forekommer det mig, at det umuligt kan have været Tanken, at „Den første norske Assuranceforening“ ikke alene skulde svare den samme Tilskudspræmie som Interessenterne forøvrigt i Selskabet, men ogsaa staa ansvarlig for et Underskud, som „Den første norske Assuranceforening“ har savnet enhver Anledning til at kunne forebygge. Jeg mener efter dette, at den rette Opfatning af „Den første norske Assuranceforening“s Forhold til „Det norske Lloyd“ er den, at opfatte den førstnævnte som kun en Forretningskunde hos sidstnævnte og intet andet. Da jeg med Hensyn til dette Spørgsmaal er i Minoritet, skal jeg indskrænke mig til disse Bemærkninger.

Hvad angaar den af Appellanten reiste Indsigelse No. 2, maa jeg anse det at være paa det Rene, navnlig efter hvad der er dokumenteret af Byretsproceduren, at i 1897 existerede der to særskilte Afdelinger af „Den første norske Assuranceforening“, den ene med Navnet „Den første norske Assuranceforenings Seilafdeling“, den anden med Navnet „Den første norske Assuranceforenings Dampskibsafdeling“. Jeg maa anse paa det Rene, at disse to Afdelinger havde sine særskilte Medlemmer, særskilte Love, særskilte Bankkonti og strengt afsondrede Regnskaber for Erstatningsansvar, Reassuranceudgifter o.s.v.

Hvad Lovene angaar, saa er disse dokumenteret og sees i mange Punkter at være ligelydende. Begge Afdelinger har anseet

sig berettiget til at regne sig ind under „Den første norske Assuranceforening“, men de har altsaa dog virket uafhængig af hverandre, selv om deres respektive Generalforsamlinger ogsaa har valgt de samme Mænd til Direktion. Hvorledes Afdelinger af en Assuranceforening og deres Retsforhold vil være at bedømme ligeoverfor Tredicmand i sin Almindelighed, behøver jeg ikke at indlade mig paa. Jeg henviser derom til den i „Retstidende“ for 1905 Side 6 refererede Sag. I nærværende Tilfælde maa jeg imidlertid anse det indrømmet, at „Det norske Lloyd“ har havt et indgaaende Kjendskab til, hvorledes Forholdet var. Naar dette er saa, saa mener jeg, at „Det norske Lloyd“ ikke har nogen Anledning til at holde sig til nogen anden Afdeling af „Den første norske Assuranceforening“ end Seilafdelingen. Saaledes som imidlertid Sjøretsdommen er formet, gaar den ud paa, at „Den første norske Assuranceforening“ skal betale Domsbeløbet, hvori synes implicite at ligge, at ligesaavel Dampskibsafdelingen som Seilafdelingen skal ansvare Beløbet. Da efter min Mening Seilafdelingen er den eneste ansvarlige for Beløbet i Tilfælde, men Seilafdelingen ikke specielt har været stævnet, mener jeg, dette maa lede til Frifindelse. Havde den nuværende „første norske Assuranceforening“ været stævnet paa Seilafdelingens Vegne, er jeg tilbøielig til at antage — uden derom at behøve nærmere at udtale mig — at efter det passerede i et kombineret Møde af begge Afdelinger den 11 Oktober 1900 maatte Dampskibsafdelingen være pligtig til at tage imod Varsel paa Seilafdelingens Vegne. Men der er som sagt ingen Paastand nedlagt mod Seilafdelingen særskilt og under de Omstændigheder indser jeg ikke, at der er Anledning til at give Dom særskilt mod Seilafdelingen.

Nogen Konklusion finder jeg det ufornødent at forme. Jeg skal kun bemærke, at jeg forsaavidt er enig med de foregaaende Voterende, saa jeg mener, at Sagens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret bør ophæves.

Assessor *Reimers:* Med Førstvoterende er jeg enig i, at „Den første norske Assuranceforening“, som tegnede Reassurance i „Det norske Lloyd“, har været Medlem af denne Forening og derfor lige med dens øvrige Medlemmer har at ansvare dens Forpligtelser.

Derimod slutter jeg mig med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvorvidt der i denne Sag kan gives Namsdom mod „Den første norske Assuranceforening“, til Herr Assessor Mejdell, hvis Begrundelse jeg forsaavidt i det Væsentlige tiltræder.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

Sjørettens Dom er saalydende:

Ved Sjøretsstævning af 18 December 1905, berammet 19 s. M., har „Det norske Lloyd"s Administrationsbo anlagt nærværende Sjøretssag mod „Den første norske Assuranceforening". Stævningen er saalydende: — — —

Forligsmægling blev inden Retten forgjæves anstillet, hvorefter Citantskabet indlod Sagen med Paastand efter Stævningen.

Indstævnte paastod sig frifunden og tilkjendt Procesomkostninger.

Af Sagens Forhistorie hidsættes:

„Det norske Lloyd" er en gjensidig Skibsassuranceforening, som stiftedes i 1861. Fra Aaret 1887 deltes Foreningen i to Afdelinger, en for Forsikring af Træseilskibe og en anden for Forsikring af Dampskibe samt Jern- og Staalseilskibe. Begge Afdelinger havde dog Administration fælles.

Fra Udgangen af Aaret 1897 opløstes Foreningen. Den 11 Mai 1898 afholdtes der extraordinær Generalforsamling, hvor der blev nedsat en af tre Medlemmer bestaaende Administration til at forestaa Foreningens Afvikling.

Efter Træseilskibsafdelingens Regnskab for 1897 var der en Underbalance af Kr. 84 899,16 (se den nedenfor nævnte Høiesteretsdom af $^{30}/_{7}$ 1902 Rt. Pag. 820 flg. sp. Pag. 824). — I § 26 af Afdelingens Love bestemmes herom følgende:

„Den Under- eller Overbalance, som det aarlige Regnskabsopgjør maatte udvise, fordeles i lige Forhold efter det Nettobidrag, som hvert Skib har havt at tilsvare i Aarets Løb, herunder ikke indbefattet Extrabidrag. Dog maa ikke for noget enkelt Aar paalægges større Tilskud end 200 %, og dersom Underballancen ikke derved dækkes, bliver samtlige Erstatninger forholdsvis at nedsætte".

Allerede før Opløsningen havde Foreningens Direktion ladet indhente Udtalelser fra 2 Advokater (D'Herrer A. C. Bonnevie og Dr. Johannes Bergh) om forskjellige Spørgsmaal, deriblandt ogsaa Udstrækningen af Medlemmernes Ansvarspligt. Disse udtalte sig for den Mening, at Medlemmernes Ansvarspligt i ethvert Tilfælde var begrændset til de i Lovenes § 26 omhandlede 200 %.

Om Valget af Administration blev Kreditorerne underrettede og bifaldt Valget. — — — —

Den 9 August 1898 udsendte Administrationen følgende Cirkulære:

„Ved Gjennemgaaelse af Det norske Lloyds Regnskaber udviser disse, at der til Dækning af Kreditorerne vilde udkræves et Tilskud, der overskrider 200 % af Nettopræmierne.

Da imidlertid 200 % ifølge Lovenes § 26 er Maximum, som kan paalægges Medlemmerne, udlignes herved et saadant Tilskud at betale i følgende Terminer:

100 % inden 31 August
100 % — 30 September

førstkommende ifølge nedenstaaende Nota.

Forsaavidt Erstatning vedkommende 1897 er udbetalt, vil samme i Henhold til Lovenes § 26 blive at tilbageføre".

Det saaledes udlignede Bidrag er af Indstævnte i sin Tid betalt.

Derimod opstod der Proces mellem Citantskabet og Firmaet Bugge & Olsen i Larvik om Bidragspligten. Denne Proces afgjordes i Citantskabets Favør ved Høiesteretsdom af 30/7 1902. Rt. Pag. 820 flg.

I Januar 1899 anlagde Den danske Landmandsbank Søgsmaal mod Direktionen i „Det norske Lloyds Dampskibs-, Jern- og Staalseilskibsafdeling", idet Banken hævdede, at den for sin Fordring ogsaa kunde holde denne Afdeling ansvarlig. Processen afsluttedes ved Høiesteretsdom af 7 Oktober 1904. Retstd. 1905 Pag. 5 flg., ved hvilken Dom saaledes blev kjendt for Ret:

„Den danske Landmandsbanks under Sagen omhandlede Fordring tilkjendes Gyldighed ligeoverfor den ved Udgangen af 1897 opløste Dampskibs-, Jern- og Staalseilskibsafdeling af Det norske Lloyd.

Processens Omkostninger for alle Retter ophæves".

I de nævnte Høiesteretsdomme findes nærmere Oplysninger vedkommende Forholdet.

Imidlertid havde Høiesteret i Dom af 15 December 1899 Rt. 1900 Pag. 128 flg. ved en anden gjensidig Skibsassuranceforening (Østlandske Skibsassuranceforening) truffet den Afgjørelse, at Medlemmerne ikke, naar det gjaldt Betaling af Foreningens Gjæld til udenforstaaende Trediemand, kunde paaberaabe sig en i Loven indeholdt Begrændsning af deres Tilskudspligt.

Den 19 December 1904 blev der afholdt ny Generalforsamling i Det norske Lloyd. Her vedtoges følgende Forslag:

1. Generalforsamlingen beslutter, at den Underballance, som Regnskabsopgjøret for Det norske Lloyd maatte udvise, bliver at dække af Seilskibsafdelingens Interessenter og udligne paa disse i Henhold til § 26 i Seilskibsafdelingens Love — kfr. ogsaa Høiesteretsdom af 15 December 1899.
2. Det henstilles til Administrationen at sørge for, at ingen Ret ligeoverfor Foreningens Medlemmer præskriberes.
3. Det Administrationen, D'Herrer Overretssagfører H. E. Møller og Assurancebestyrer O. K. Abrahamsen tidligere givne Mandat til at forestaa Seilskibsafdelingens Afvikling, udvides ogsaa til at omfatte den hele Forenings Afvikling. Ved Afgjørelsen af vigtigere Sager tiltræder D'Herrer Statsraad G. Knudsen, Bager J. Johannessen og Direktør Ole H. Andersen Administrationen.

Da Indstævnte har vægret sig for at betale det i Henhold til denne Beslutning udlignede Tilskud er nærværende Proces anlagt.

Indstævnte har efter det i Stævningen anførte vedtaget nærværende Ret som ret Forum.

Om det indbyrdes Forhold mellem de to Afdelinger i Det norske Lloyd er det oplyst, at ifølge de fra 1 Januar 1897 gjældende Love skulde Regnskabsopgjør foretages for hvert Aar og særskilt Regnskab opgjøres for hver Afdeling. Derhos var det bestemt, at Administrationsudgifter skulde fordeles paa begge Regnskaber og at begge Afdelinger skulde bistaa hinanden under visse nærmere bestemte Betingelser, idet, forsaavidt Overskud eller Tilskud i Regnskabet for nogen af Afdelingerne maatte overstige Halvparten af Nettopræmierne, det Overskydende skulde overføres paa den anden Afdelings Regnskab, indtil begge Regnskaber udviste samme Overskud eller Tilskudsprocent. I 1894 foretoges der imidlertid en Forandring i Lovene, ifølge hvilken der

skulde føres særskilt Regnskab for hver af de to Afdelinger, saaledes at Overskud og Tilskud skulde fordeles selvstændigt paa hver af disse Afdelinger. Bestemmelsen i Lovene af 1887 om, at den ene Afdeling skulde yde den anden Afdeling pekuniær Understøttelse, ophørte saaledes efter Lovforandringen. idet for Fremtiden alene Administrationsudgifter skulde fordeles efter et bestemt Forhold paa begge Afdelinger. Fra 1 Januar 1896 blev der givet selvstændige Love for hver af de to Afdelinger. Fra Udgangen af Aaret 1897 opløstes Dampskibsafdelingen, uden at der er nærmere oplyst, paa hvilken Maade Afdelingen afvikledes. (Kfr. hermed Domspræmisser i Rt. 1905 Pag. 11, hvorfra ovenstaaende Referat er hentet).

Efter de foreliggende Oplysninger maa det ansees paa det Rene, at heromhandlede Underballance i Virkeligheden er Træseilskibsafdelingens Gjæld. Naar Dampskibsafdelingen uden Hensyn hortil blev anseet ansvarlig for Gjælden, sees dette at være begrundet deri, at Foreningen Det norske Lloyd udadtil var optraadt som en Helhed, og at Trediemand da kunde holde begge Afdelinger ansvarlige.

Indstævnte har ligeoverfor Søgsmaalet fremsat følgende Indsigelser:

1. At Indstævnte ikke har været Medlem af Det norske Lloyd og følgelig ikke har et Medlems Forpligtelser.
2. At Indstævnte ikke er rette Sagvolder, men at dette i Tilfælde er den i 1898 opløste „Den første norske Assuranceforenings Seilskibsafdeling".
3. At der i sin Tid fandt et endeligt Opgjør Sted, hvorefter Indstævnte maa være fritaget for yderligere Krav.
4. At det er urigtigt at overføre det hele Ansvar paa Lloyds Træseilskibsafdelings Aarsklasse for 1897.

Herom bemærkes:

Ad 1. Indstævnte henviser her til Norske Lloyds Love § 1, der bestemmer. at Foreningen „bestaar af Skibsredere bosatte i Norge. Parter af Skibe henhørende til andre norske Assuranceforeninger, kan derhos reassureres af Foreningen".

Det her foreliggende Tilfælde gaar ind under denne sidste Bestemmelse. Forholdet er nemlig det, at „Den første norske Assuranceforenings Seilskibsafdeling" har benyttet „Norske Lloyds Seilskibsafdeling" som *Reassurandør*.

Indstævnte hævder nu, at der herved alene er etableret et Assuranceforhold, men intet Interéssentskabsforhold. Ialfald maa dette efter Indstævntes Mening være klart efter Norske Lloyds Love. Indstævnte mener derfor, at Indstævnte alene kunde betragtes som *Forsikringstager*, der intet Ansvar kan have for heromhandlede Gjæld og at hans Ansvar i ethvert Fald maa være præskriberet efter Sjøfartslovens § 264.

Denne Indsigelse kan efter min Opfatning ikke gives Medhold.

Naar en Reassurandør er et gjensidig Selskab, maa de for det gjensidige Selskab gjældende Regler komme til Anvendelse, medmindre der foreligger udtrykkelig Aftale i modsat Retning. Hovedregelen ved det gjensidige Selskab er imidlertid den, at samtlige Interesserede deltager paa lige Fod med Hensyn til muligt Overskud eller Underskud. Dette maa ogsaa gjælde. hvor en Hovedassurandør har reassureret den af ham overtagne Risiko. Konsekvensen maa derfor være, at Hovedassurandøren deltager paa lige Fod med de direkte Forsikrede i Overskud og Underskud. Herom henvises til Platou Sjøret Pag.

679—680 og de der citerede „Motiver til Udkast til Lov om Forsikringsselskaber“ (1895).

Nogen modsat Aftale foreligger in casu ikke. Nogen særskilt Kontrakt angaaende Reassurancen foreligger ikke, og man har derfor alene „Norske Lloyd“s egne Love at henholde sig til. Man søger efter min Mening i disse forgjæves efter noget Holdepunkt for den af Indstævnte hævdede Distinktion mellem Reassuranceforhold og direkte Forsikring. Lovenes § 1 kan efter min Mening her ikke paaberaabes, — den indeholder intet om, at Ansvaret ved Reassurance skal være forskjelligt fra, hvad der gjælder ved direkte Forsikring. Vistnok indeholder Lovenes § 26 en Begrændsning af Ansvaret, men denne § gjælder ligemeget for de direkte Forsikrede som ved Reassurance. Naar der ved H.R.D. Rt. 1900 Pag: 128 flg. er afgjort, at en saadan Begrændsning ikke kan paaberaabes overfor Kreditorer, maa dette — saafremt Dommen ogsaa i nærværende Tilfælde har Gyldighed — komme til Anvendelse overfor *samtlige*, der har Ansvar for Foreningens Forpligtelse, altsaa ogsaa i Reassuranceforholdet. Indstævnte (eller Indstævntes Seilafdeling) har efter det Oplyste i sin Tid anerkjendt at have Tilskudspligt inden Grændsen af de 200 $^0/_0$, men naar Indstævnte i denne Udstrækning ligestilles med de direkte Forsikrede, maa Konsekvensen blive Ligestilling ogsaa med Hensyn til det mulige videregaaende Ansvar.

Indstævnte hævder videre en Særstilling, fordi Ansvaret ikke skriver sig fra Tab i Assuranceaaret 1897, men har en ældre Dato. Jeg maa imidlertid være enig med Citantskabet i, at denne Omstændighed ikke kan begrunde nogen Særstilling i Forhold til de direkte Forsikrede.

Ad 2. Indstævnte oplyser her, at Indstævnte i nærværende Sag: „Den første norske Assuranceforening“ nu er en gjensidig Dampskibsassuranceforening. I 1897 var imidlertid Forholdet anderledes. Der existerede da to særskilte Afdelinger:

„Den første norske Assuranceforenings Seilskibsafdeling“ og

„Den første norske Assuranceforenings Dampskibsafdeling“.

Disse to Afdelinger var — anfører Indstævnte — i Virkeligheden to forskjellige Foreninger, der havde sine særskilte Medlemmer, særskilte Love, særskilte Bankkonti og strengt afsondrede Regnskaber for de Erstatningsansvar, Reassuranceudgifter o.s.v., der aarlig blev at fordele over de respektive Afdelingers Medlemmer. Kun den ene af disse Afdelinger, nemlig „Første norske Assuranceforenings Seilskibsafdeling“ var det, som i 1897 stod i Reassuranceforhold til „Norske Lloyd“ eller rettere til „Norske Lloyds Træseilskibsafdeling“. Den anden Afdeling „Første norske Assuranceforenings Dampskibsafdeling“, der er identisk med den nuværende „Første norske Assuranceforening“ var imidlertid nævnte Reassuranceforhold ganske uvedkommende.

Indstævnte hævder derfor, at Ansvaret i Tilfælde alene kan paahvile „Første norske Assuranceforenings Seilskibsafdeling“, der opløstes i 1898.

Herimod bemærker Citantskabet, at „Første norske Assuranceforening“ altid *udadtil* optraadte som en Enhed, og at Foreningen derfor i sin Helhed maa være ansvarlig for Afdelingernes Gjæld i Forholdet til Trediemand. Delingen i to Afdelinger maa efter Citantskabets Mening være Trediemand uvedkommende. Hvad der foregik i 1898 var — anfører Citantskabet — alene, at Foreningen inddrog en af sine Afdelinger uden nogen formel Opløsning af samme. Det faar derfor blive Indstævntes egen Sag at fordele Ansvaret

paa den Afdeling eller de Medlemmer, hvem Ansvaret efter det interne Forhold sluttelig skal falde tillast.

Jeg er enig i den af Citantskabet hævdede Opfatning og henholder mig til, hvad der fra Citantskabet er anført til Begrundelse deraf.

Ad 3. Indstævnte fremholder her, at „Første norske Assuranceforenings Seilskibsafdeling" besluttedes ophørt i 1898. Denne Afdeling og „Norske Lloyds Træseilskibsafdeling" havde gjensidig benyttet hinanden som Reassurandører. Mellemregnskabet mellem dem blev derpaa op- og afgjort med en af begge Parter godkjendt Slutningssaldo, der udgjorde Kr. 1 977,73 i „Norske Lloyd"s Favør, hvilken Saldo er betalt.

I dette Opgjør blev „Norske Lloyd" godskrevet det Tilskud af 200 %, som „Norske Lloyd" dengang gjorde Krav paa. Ved dette Opgjør, som foretoges med Afvikling af de to Foreninger for Øie, maa — hævder Indstævnte — Citantskabet nu være bunden.

Denne Indsigelse kan jeg ikke give Medhold. Efter det ovenfor anførte handles der ikke om et Opgjør mellem Kreditor og Debitor angaaende et mellem dem existerende Gjældsforhold, men om det Ansvar, som Medlemmerne af et ansvarligt Selskab har for Selskabets Forpligtelser.

Efter min Mening kan det ikke antages, at Selskabets Direktion kan have Kompetence til med bindende Virkning enten for Trediemand eller for de øvrige Medlemmer at begrændse et enkelt Medlems Ansvar. Hvis en saadan Begrændsning krænker Trediemands Rettigheder, maa Trediemand kunne anse den for uforbindende. Det samme maa de øvrige Medlemmer kunne anføre, hvis Begrændsningen af et enkelt Medlems Ansvar vilde forøge de øvrige Medlemmers Forpligtelser.

Den af „Norske Lloyd" i 1898 indsatte Administration var nedsat af Foreningen selv eller dens Medlemmer og kan i heromhandlede Henseende ikke skjønnes at have nogen videregaaende Kompetence.

At Administrationen og Direktionen i 1898 ansaa Medlemmernes Tilskudspligt begrændset til det i Lovenes § 26 nævnte Maximum af 200 % samt at Administrationen handlede ud fra denne Opfatning og udtalte den i det af Indstævnte paaberaabte Cirkulære af 9 August 1898, kan efter dette ikke tillægges nogen afgjørende Betydning. — — —

Det er ikke paastaaet, at Administrationen i 1898 havde nogen Kompetence til at binde Dampskibsafdelingen. Kfr. tværtimod Post 3 i den paa Generalforsamlingen af 19 December 1904 vedtagne Beslutning.

Dampskibsafdelingen og dens Medlemmer maa efter det anførte kunne protestere mod, at Administrationens Udligning i 1888 af 200 % Tilskud skulde være bindende for dem.

At „Første norske Assuranceforenings Seilskibsafdeling" i 1898 var under Afvikling, kan ikke forandre det retslige Forhold. Dette kan vistnok medføre faktiske Vanskeligheder, men de samme kan indtræde naar et direkte forsikret Skib eies af et Skibsaktieselskab, der skal opløses. — — —

Under de saaledes foreliggende Omstændigheder maa Administrationen være fuldt berettiget til at optræde med det i nærværende Søgsmaal reiste Krav, — den paa Generalforsamlingen den 19 December 1904 fattede Beslutning maa i saa Henseende antages at indeholde tilstrækkelig Hjemmel for Administrationen, uden at den kan være nødt til at afvente, at den ved retslige Skridt (Søgs-

maal eller eventuelt Konkursbegjæring) skulde blive tilpligtet at efterkomme sin Forpligtelse — kfr. herom Retstd. 1902 Pag. 821.

I Henhold til det Anførte vil Indstævnte blive tilpligtet at betale det paasøgte Beløb. Mod Rentepaastanden er ingen speciel Indsigelse fremsat.

Sagens Omkostninger antages at burde ophæves.

Thi konkluderes:

Indstævnte, „Den første norske Assuranceforening" bør til Citantskabet. „Det norske Lloyd"s Administrationsbo betale det paasøgte Beløb Kr. 21 264,27 — en og tyve Tusen to Hundrede sextifire Kroner syv og tyve Øre — med 6 — sex af Hundrede aarlig Rente af Kr. 7088,09 fra 15 September 1904, af Kr. 7088,09 fra 15 November 1904, af Kr. 7088,09 fra 15 Februar 1906, — alt til Betaling sker.

Sagens Omkostninger ophæves.

Indhold: 74. Norges Høiesteret: „Den første norske Assuranceforening" mod „Det norske Lloyd"s Administrationsbo ved dets Bestyrelse.

REGISTRE.

Resumé af Dommenes Indhold.

Afgifter paa Skib og Ladning.

Side.

En Indsigelse af Rederiet mod at betale Præmie for en af Citanten som Agent for engelske Assurandører tegnet Forsikring mod Krigsrisiko, fordi Policen ikke fremkom i betimelig Tid, og Risikoen imidlertid var væsentlig formindsket paa Grund af Slaget i Tsushimastrædet, forkastes af Retten, idet den i Overensstemmelse med engelske Kutyme udfærdigede Slip antoges at være
108 bindende for Assurandøren. Christiania Sjøret.

Disponenten for et Skibsaktieselskab ansees personlig ansvarlig for Forsikringspræmie, fordi Policen for Forsikringen, der oprindelig var tegnet af
205 ham, var udfærdiget paa hans Navn. Bergens Sjøret.

Den gjensidige Assuranceforening „Skuld", ansees pligtig at erstatte Ansvar overfor Maanedsbefragteren som en Følge af, at Kapteinen havde nægtet at efterkomme hans Ordre om Medtagelse af flere Bunkerkul.
264 Christiania Sjøret.

En Lægter med Last under Slæb, tilhørende samme Eier og forsikret ved én Kontrakt for Lægters og Last Vedkommende, kommer ved grov Uagtsomhed af Mandskabet paa Land. Assurandøren ansees ansvarlig for den Lasten
284 herved tilføiede Skade. Christiania Sjøret.

Den i Samlingens Aargang VII som No. 79 (Side 370 ff.) optagne Dom, afsagt af Sjøretten i Christiania, omstødes af Høiesteret, idet Høiesteret anser det bevisliggjort, at Lægterne havde tiltraadt Reisen i usjødygtig Stand. Bestemmelsen i *den norske Sjøforsikringsplans § 43, 2 a* kommer til Anvendelse ogsaa ved Forsikring af Ladning, som tilhører Rederiet.
321 Norges Høiesteret.

Den i Samlingens Aargang VII Side 404 ff. optagne Dom, afsagt af Sjøretten i Christiania, angaaende Interessenternes Ansvar i en gjensidig
337 Assuranceforening, stadfæstes af Høiesteret. Norges Høiesteret.

En Aktionær i et Skibsaktieselskab ansees ikke personlig ansvarlig for nogen Andel af Præmie for Assurance tegnet af Selskabets Disponent, idet der intet forelaa oplyst om, at han havde givet Disponenten Fuldmagt til at
333 tegne saadan Assurance for hans Regning. Christiania Sjøret.

Dispachør Theodor Amelns Betænkning angaaende det Tidspunkt, da
417 et forladt Skib betragtes som forlist efter den norske Sjøforsikringsplan.

„*Den første norske Assuranceforening*" har tegnet Gjenforsikring hos „*Det norske Lloyd*" ifølge en Kontrakt, hvorefter Foreningerne deltager i hinandens Overskud og Tilskud efter deres respektive Love. „Den første norske Assuranceforening" ansees ansvarlig lige med „Det norske Lloyd"s Interessenter for Dækning af dennes Gjæld til Trediemand, ogsaa udover det ved Lovene fastsatte Maximum for det aarlige Tilskud, nemlig 200 % af
433 Aarets Nettobidrag. Norges Høiesteret.

Side.

Befragtning.

En Reder ansees at være bunden ved en betinget Accept, fordi han havde forholdt sig taus overfor samme. Norges Høiesteret. 201

En Reder ansees efter Omstændighederne ikke ansvarlig overfor Befragterne for en ved et noget uklart Telegram fra Skibets Fører fremkaldt Misforstaaelse og deraf følgende mindre korrekt Positionsopgave. Christiania Sjøret. 347

Beskadiget og tabt Last.

Den i Samlingens Aargang VI, som No. 48, Side 247 ff. optagne Dom, afsagt af Sø- og Handelsretten i København, angaaende Rederiets Ansvar for Skade paa Lasten ved Søvand, som trængte ind i Lasten fra Forpeaktanken gjennem et af Rotter gnavet Hul i et Blyrør, stadfæstes af Højesteret. Danmarks Høiesteret. 61

Et Rederi ansees ansvarligt for Skade tilføiet Lasten (Oljekager) derved, at Vand underveis var trængt ned i Lasten gjennem nogle Nagle- og Boltehuller paa Dækket, der ikke antoges at kunne falde ind under Betegnelsen „skjulte Fejl", for hvis Følger Rederiet ved Kontrakten havde forbeholdt sig Ansvarsfrihed. Danmarks Høiesteret. 70

Spørgsmaal om Ansvar for Skade paa et Parti Mais, der var stuvet i et Rum, der stødte op til Fyrpladsen, og som paastaaes ikke at være egnet for Stuvning af Mais. Rederiet frifindes, fordi det maatte ansees tilstrækkelig antageliggjort, at Skaden skyldtes det haarde Veir i Forbindelse med en vis, neppe den Gang for Skibets Fører kjendelig Mangel ved Varens Kondition i Indskibningsøieblikket. Det ansees ikke utvivlsomt, at Forbeholdet „Kvalitet ubekjendt" har Hensyn til Varens Kondition ved Afskibningen. Kjøbenhavns Sø- og Handelsret. 174

Ett paket tyg sändes med ångfartyget „J. L. Runeberg" till Sundsvall och öfverlämnas till ångarens kommissionär på platsen. Mottagaren, som af kommissionären erhåller underrättelse om paketets ankomst med anmaning att genast afhämta detsamma, låter först efter någon tid efterhöra paketet, som då befinnes vara förkommet.

Ångbåtskommissionären anses hafva varit skyldig hålla vård om godset samt åläggès, på yrkande af mottagaren, att utlämna tygpacken eller ersätta dess värde. Sveriges Høiesteret. 297

Rederiet ansees ikke ansvarligt for Skade paa en Kasse med Glas, der flere Dage efter Udlosningen fandtes beskadiget, fordi det ikke var godtgjort at Skaden skyldtes Feil eller Forsømmelse fra Skibets Side. Bevisbyrden maatte efter *Sølovens § 148,2* paahvile Ladningseieren, fordi lovlig Besigtelse ikke var afholdt itide. Kjøbenhavns Sø- og Handelsret. 301

Bjergning og Assistance.

På resa från Stettin till Sundsvall med last af rågsikt grundstöter ångfartyget „Saxonia" på södra sidan af Stora Carlsö samt bärgas af bärgningsångarna „Mercur" och „Neptun". *Bärgarelönen*, som af Rådstufvurätten bestämmes till 80,000 kronor, nedsättes af Hofrätten och Kungl. Maj:t till 65,000 kronor. Det bärgades värde var 262.766 kronor 43 öre.
21 Sveriges Høiesteret.

En Skibsfører, hvis Skib er kommet paa Grund, tilkalder telegrafisk Assistance fra et Dykkerselskab, som derpaa afsender en Dykkerbaad, der dog afvises ved Ankomsten, fordi man imidlertid har faaet anden Hjælp. Dykkerselskabet ansees berettiget til Godtgjørelse for Dykkerbaadens Reise men ikke til nogen Erstatning, fordi det ikke havde faaet Leilighed til at yde Assistance, idet Skibets Stilling var en saadan, at Føreren maatte være berettiget til at benytte den først tilbudte Hjælp.
193 Norges Høiesteret.

D/S „Forsøg" faar under Fiske en Del af Noten i Propellen og tilkalder D/S „Nordcap" der slæber det ind til Hesteyrefjord, en Slæbning paa ca. 8 Timer, der forløb uden Vanskeligheder. Retten finder, at der ikke foreligger Bjergning, idet man kun havde valgt Slæbning for at redde den værdifulde Not. S/S „Nordcap" tilkjendes 750 Kroner for Assistance.
269 Christiania Sjøret.

De i Samlingens Aargang VII Side 241 ff. og Side 347 ff. optagne Domme, afsagte af Trondhjems Sjøret, indbringes for Høiesteret, der forhøier „*Skolpen*"*s* Bjergeløn til 3000 Kroner men stadfæster Sjørettens Dom, forsaavidt angaar den Em. Z. Svitzer's Bjergningsentreprise tilkjendte Bjergeløn
273 paa 3500 Kroner. Norges Høiesteret.

Fragtbetalingsspørgsmaal.

I et Islands-Certeparti er Fragten fastsat til 45 Kroner pr. Reg. Ton Netto, hvis Skibet expederes fra Island senest den 15 August og til 50 Kroner, hvis det expederes senest den 31 August. Det expederedes derfra den 20 August, men Befragteren vil kun betale den for Expedition senest den 31 Juli fastsatte Fragt af 40 Kroner, fordi Skibet først var ankommet til Island den 6 August, og Certepartiet formentlig forudsatte, at der altid skulde tilkomme Befragteren 14 Dage for Expedition uden særligt Vederlag eller Fragtforhøielse. Befragteren dømmes til Betaling af 50 Kroner pr. Ton.
97 Kjøbenhavns Sø- og Handelsret.

Hyrespørgsmaal.

En af den danske Konsul i Maracaibo afsagt Kjendelse, hvorefter en Styrmand afskediges ifølge gjensidig Overenskomst og med Hyre til Afmønstringsdagen, indbringes af Styrmanden for Retten i Medfør af *Sølovens § 101*. Styrmanden tilkjendes Hyre og Erstatning ifølge *Sølovens § 92*, idet han
103 antoges at være afskediget uden Grund. Kjøbenhavns Overret.

En Hyrekontrakt, der lød paa bestemt Reise, ansees fornyet for ubestemt Tid, da Mandskabet medfulgte Skibet paa ny Reise uden Protest, og Mandskabet, der senere afskediges uden lovlig Grund, ansees berettiget til Reisegodtgjørelse efter *Sjøfartslovens § 92 jfr. 86* til det oprindelige Forhyringssted.

En Klausul i Kontrakten, hvorefter Tvist om dens rette Forstaaelse foreløbig skulde afgjøres af norsk Konsul og ikke kunne indbringes for nogen udenlandsk Domstol, ansees ikke brudt fra Mandskabets Side derved, at det lagde Beslag paa Skibet i engelsk Havn, og indbragte Sagen for Retten der, efterat Føreren havde nægtet at udbetale Mandskabet den Reisegodtgjørelse, som Konsulen havde tilkjendt det. **Norges Høiesteret.** 161

En Sjømand er forhyret paa et norsk Dampskib, udenat nogen af de i *Sjøfartslovens § 82* specielt omhandlede Forhyringsmaader foreligger, men derimod et mere ubestemt Forhold, der skal være almindeligt i den indenrigske Kystfart. Vedkommende antages at have forbrudt sin tilgodehavende Hyre ifølge *Sjøfartslovens § 106* ved at forlade sin Stilling uden Varsel, efterat Forberedelser var trufne til en ny Tur. **Trondhjems Sjøret.** 249

En Sømand, som forlader sin Tjeneste ombord og reiser hjem paa Grund af Overlast fra Styrmandens Side, ansees ikke at have gjort sig skyldig i Rømning, og tilkjendes Hyre til Dagen for Tjenestens Ophør.
Kjøbenhavns Sø- og Handelsret. 396

Kollision.

Angfartyget „Wellamo" på utgående från St. Petersburg *sammanstöter* a Kronstadts redd med lastångaren „Ellen", hvilken håller på att ankra å redden för undergående af tullvisitation. „Wellamo" anses vållande till kollisionen, enär fartyget, som varit pliktigt att hålla undan för „Ellen", vid tillfället framgått med starkare fart och sydligare kurs i segelrännan än som med hänsyn till förhandenvarande omständigheter och reglementet för navigering af farvattnet bort äga rum. **Sveriges Høiesteret.** 50

Kutter „Excelsior" overseiles af Dampskibet „Sigurd Jarl" og tilkjendes Erstatning efter Skjøn for derved paaført Skade, idet Kollisionen maatte antages at skyldes mangelfuldt Udkig ombord i Dampskibet. At Kutteren kort før Sammenstødet faldt af antoges at være en berettiget Manøvre, der havde bevirket, at Skaden ved det da uundgaaelige Sammenstød formindskedes, fordi Skibenes Kurser derved blev mere paralelle.
Trondhjems Sjøret. 81

Jagt „Venus" og Dampskibet „Cederic" støder sammen med den Følge, at førstnævnte synker nogen Tid efter med sin ombordværende Fiskelast. Begge Parter ansees at have Skyld i Sammenstødet: Jagten, fordi den i Strid med *de internationale Sjøveisreglers § 10* havde undladt at vise Lanterne fra Hakkebrættet eller blusse, Dampskibet, fordi der ombord paa samme maatte antages ikke at have været holdt ordentligt Udkig. Dampskibets Rederi tilpligtes i Medfør af *Sjøfartslovens § 220* at betale Halvparten af de Værdier, der gik tabt ved Jagtens Forlis. **Trondhjems Sjøret.** 89

Side.

En höstafton under rådande mörker samt regn och disig luft *sammanstötte* å stora segelleden invid Stockholm ångfartygen „Gustafsberg VI“ och „Tenö“. Fartygen, som båda skadades, gåfvo hvarandra skulden till ombordläggningen. Rådstufvurätten fann det icke vara tillförlitligen styrkt, att sammanstötningen orsakats genom vållande å ettdera fartygets sida samt förordnade att hvardera sidan skulle draga sin skada. Hofrätten ansåg „Gustafsberg VI“ ensam vara vållande till kollisionen och ålade dess rederi ersättningsskyldighet, hvaremot Kungl. Maj:t, med upphäfvande af Hofrättens dom, fastställde
277 ställde Rådstufvurättens beslut. Sveriges Høiesteret.

Skonnerten „Aga“, som ligger tilankers i Limfjorden, paaseiles en Nat i April Maaned af Dampskibet „Gæa“ med den Følge, at begge Skibe lider Skade. De dømmes i Medfør af *Søloven*s *§ 220, andet Stykke* til at betale hver sin Skade, idet der var Feil paa begge Sider. „Aga“ laa opankret i Strid med det for Farvandets Beseiling gjældende Reglement, saaledes at det var til Hinder for den almindelige Seilads, og „Gæa“ havde gaaet med for stærk Fart og havde ikke havt tilbørligt Udkig.
305 Viborgs Overret.

344 Tvist om forum i mål rörande skadestånd på grund af ombordläggning. Sveriges Høiesteret.

Ångaren „Moorby“, som *under ledning af kronolots* befinner sig på infärd till Ystads hamn, *törnar därvid emot kajen*, som betydligt skadas. Hamndirektionen yrkade åläggande för befälhafvaren eller lotsen att ersätta den genom kollisionen uppkomna skadan. Då befälhafvaren icke ställt sig lotsens anvisningar till efterrättelse, anses befälhafvaren vållande till påstötningen samt åläggеs att personligen samt med „Moorby“ och dess frakt ersätta
406 skadan å kajen. Sveriges Høiesteret.

Konnossementsansvar.

Et Parti Bomuldsfrøkager kjøbes mod Afladning pr. Damper ifølge Konnossement dateret senest 15 November. Nævnte Dag er det hele Parti bragt til Siden og overtaget, og der udstedes Konnossementer med Dato 15 November, skjønt en mindre Del af Partiet først blev indlastet Mandag den 17 November, fordi Skibet ved indtrædende Ebbe tog Grund Lørdag den 15 November. Modtagerne som ikke ved Konnossementernes Indløsning havde Kjendskab til dette Forhold, gjør Rederiet ansvarligt for Følgerne af den urigtige Datering, idet de kunde og vilde have refuseret Partiet paa Grund af indtraadt Prisfald, om de havde kjendt den rette Dato for Indladningen. Føreren, som ikke var kjendt med Vilkaarene for Kjøbet, antages imidlertid ikke at have paadraget Rederiet noget Ansvar ved under de foreliggende Forhold at have dateret Konnossementerne den 15 November.
20 Viborgs Overret.

Kontraktsbrud.

Sedan Mons Isaksen i Stavanger till Carl Andersson i Stockholm försålt ett parti ved att fritt levereras ombord å köparens fartyg vid Afvafjärden i närheten af Örnsköldsvik, förpliktas Andersson, som befraktat galeasen „Carl“

Lodsforhold.

Side.

Bestemmelsen i *Lov af 30 Marts 1906* om, at en Skibsfører, der mindst 3 Gange indenfor et Tidsrum af 3 paa hinanden følgende Aar har benyttet Lods i et Lodsfarvand, umiddelbart derefter ansees som farvandskjendt i det paagjældende Farvand, saa at han har Ret til at lade sig bugsere uden at benytte Lods — antages alene at fastslaa de Minimumsfordringer, der maa stilles til Føreren, for at han skal ansees som farvandskjendt.
317 Kjøbenhavns Sø- og Handelsret.

Maanedsbefragtning.

Klander af dispasch. Fråga om verkan däraf, att tidsbefraktarens ombud i fraktaftalet rörande haverikostnadernas fördelning föreskrifvit tillämpning af York-Antwerpenreglerna, ehuru det mellan tidsbefraktaren och fartygets ägare upprättade certepartiet ej innehöll någon föreskrift därutinnan.
76 Sveriges Høiesteret.

En Reder dømmes til under en daglig Mulkt at levere Maanedsbefragteren
209 Opgjør for hans Andel i Bjergeløn. Christiania Sjøret.

257 Maanedsbefragtning, af Bestyrer Jantzen.

Første Maaneds Fragt betales af Maanedsbefragterne til Skibets Agenter i Shanghai, hvor Skibet laster for første Reise under Maanedscertepartiet. Skibets Fører erklærer overfor dets Agenter, at han ikke vil afgaa, førend Opgjør for første Maaneds Fragt er remitteret hans Rederi. Skibets Agenter sender derpaa saadant Opgjør, inden de har kunnet faa Maanedsbefragternes Check indfriet, idet Bankerne var lukkede paa Grund af det kinesiske Nytaar. Senere viser det sig, at Checken ikke bliver honoreret, og at Maanedsbefragterne er ude af Stand til at betale. Skibets Agenter fordrer Tilbagebetaling af det Beløb, hvorfor der var sendt Rederiet Opgjør, men i Overensstemmelse med Konsularretten finder Høiesteret, at Skibets Agenter under de foreliggende Omstændigheder maatte antages at have overtaget Ansvaret for Checkens Indfrielse
353 Norges Høiesteret.

369 Maanedsbefragtning, af Bestyrer Jantzen.

Mægleres Ansvar.

Et Mæglerfirma ansees ansvarligt for Tab, paafort Rederiet ved en i Certepartiet indført urigtig Opgave med Hensyn til Skibets Lasteevne. Bortfragteren havde strax ved Certepartiets Modtagelse tilskrevet Mægleren og forlangt Opgaven rettet uden derpaa at modtage noget Svar fra Mæglerne.
242 Christiania Sjøret.

Overliggedagsspørgsmaal.

I ett konnossement förekommer den bestämmelsen, att fartygets last skulle mottagas så fort ångaren kunde lossa under ordinarie arbetstimmar enligt bruket vid hamnen.

Side.

I tvist om *öfverliggedagsersättning* uppstår fråga, huruvida genom denna bestämmelse aftal träffats om liggedagarnas beräknande eller om 119 och 137 §§ Sjölagen vore i saken tillämpliga. Sveriges Høiesteret. 10

Modtageren af en Ladning Kul nægter at betale Liggedagspenge paaberaabende sig Certepartiets Bestemmelse om hans Fritagelse for Ansvar, naar Opholdet skyldtes Omstændigheder, hvorover han ikke var Herre. Det havde nemlig ikke været muligt at opdrive den fornødne Arbeidskraft i Kolding. Retten forkaster denne Indsigelse, fordi Indstævnte ved itide at træffe de fornødne Dispositioner maatte antages med Lethed at have kunnet skaffe sig det fornødne Lossemandskab fra Kolding eller andetstedsfra.
Kjøbenhavs Sø- og Handelsret. 62

Enligt certeparti skall lastning ske under tolf löpande arbetsdagar, räknade från dagen efter det skeppet anmälts färdigt att lasta. I tvist om *öfverliggedagsersättning* uppstår fråga *dels* när aflastaren, ett trävaruaktiebolag, kan anses hafva blifvit behörigen underrättadt om att fartyget vore lastklart, *dels* huruvida sön- och helgdagar borde inräknas i liggetiden.
Sveriges Høiesteret. 156

Et Parti Korn losses ifølge Aftale mellem Skipper og Modtager ved Elevator. Losningen skulde ifølge Kontrakten foregaa, saa hurtig Skibet kunde levere. Sjøretten udtaler, at det ligger nær at drage den Slutning af Aftalen om Losning ved Elevator, at Modtageren skulde være uden Ansvar for Ophold, naar Losningen foregik saa hurtig, som det var muligt med Elevatoren, selvom den kunde have foregaaet endnu hurtigere ved Skibets egne Wincher, men at der ikke var Grund til at komme nærmere ind herpaa, da Skipperen ikke havde ført Bevis for, at Skibet kunde have leveret Lasten hurtigere ved Hjælp af egne Wincher. Christiania Sjøret. 177

Sølovens Bestemmelse om, at Liggedagene først kan begynde at løbe, efterat Skibet er paa behørig Lasteplads *(Sølovens §§ 114 og 135)* antages ikke at indeholde nogen Forudsætning om, at Skibet altid skal være ved *Kai* i Mangel af positiv Bestemmelse i Kontrakten. En Bestemmelse i Konnossementet om, at hvert af Part-Konnossementerne skal bære sin Del af Skaden paa Ladningen (Mais), forpligter ikke Skipperen til at sørge for Fordeling af de beskadigede Varer. Kjøbenhavns Sø- og Handelsret. 185

En Modtagers Forpligtelse med Hensyn til Losning af norsk Skib i norsk Havn med norsk Befragter, maa bedømmes efter norsk Ret, selvom Certepartiet er udfærdiget paa engelsk.

Naar et Certeparti bestemmer, at Liggedagene skal begynde at løbe 24 Timer efter Varsel om, at Skibet er paa beordret eller anvist Lossepladss, klar til at losse, maa denne Bestemmelse være anvendelig fra det Øieblik, Skibet er ankommet til den bestemte Havn og er erklæret parat til at losse paa hvilkensomhelst tilgjængelig Plads, som Ladningsmodtagerne maatte anvise.
Norges Høiesteret. 225

Ångfartyget „St. Bernhard" befraktas att i Theodosia och Novorossisk intaga en last spannmål och foderämnen samt öfverföra densamma till Köpenhamn och Helsingborg. För lastning och lossning af fartyget medgafs en liggetid af 15 dagar. För lastningen åtgingo $7^1/_2$ dagar, för lossningen af

Side.

lasten i Köpenhamn 1,321,854,5 kilogram spannmål 4 dagar och för lossning i Hälsingborg af den dit destinerade delen af lasten 1,006.799 kilogram hvetekli och oljekakor 7 dagar. Å sistnämnda plats uppstod således en ***öfverliggetid*** af $3^1/_2$ dagar. Mottagaren af lasten i Hälsingborg ålägges utgifva ersättning för ifrågavarande öfverliggetid i den mån densamma icke orsakats genom hinder
289 från fartygets sida. **Sveriges Høiesteret.**

En Befragter fraskriver sig ved Certepartiet Ansvar for nogen Fordring fra Lastepladsen. Uanseet hvilken Betydning der maa tillægges dette, bliver Befragteren ialfald som Modtager ansvarlig for Betalingen af Liggedagspenge, hvorom der er gjort Anmærkning paa Konnossementet. Ved uden Forbehold at have ført sin Fordring paa Konnossementet antages Skibsføreren at have fraskrevet sig Adgang til at gjøre en større Fordring gjældende for Ophold
312 under Lastningen. **Christiania Sjøret.**

At Modtagerne ikke paa Stedet kan erholde tilstrækkelig Arbeidskraft til at udføre Losningen, som de har paataget sig, i aftalt Tid (saa hurtig Skibet kunde levere) fritager dem ikke for Ansvar for Opholdet. Rederiet ansees ansvarligt for Tab tilføiet Ladningsmodtagerne, ved at Kapteinen havde tilbageholdt og solgt et langt større Parti af Lasten end nødvendigt var til
413 Dækning af hans berettigede Krav paa Liggedagspenge.
Kjøbenhavns Sø- og Handelsret.

Befälhafvaren å ett ångfartyg låter afbryta lossningen, då lastemottagaren på anfordran ej erlägger öfverliggedagsersättning, och lastemottagaren stämmer rederiet om ***skadestånd på grund af certepartibrott.*** Då certepartiet innehölle föreskrift därom, att lasten skulle mottagas så fort ångaren kunde arbeta, hvilken clausul anses innefatta bestämmelse om liggetiden, samt lossningen, såvidt på fartyget ankommit, kunnat fullbordas inom af befälhafvaren uppgifna tid, ogillas lastemottagarens talan.
420 **Sveriges Høiesteret.**

Lossningen af en last stenkol tager sin början två dagar senare än certepartiet föreskrifver. ***På yrkande af befälhafvaren ålägges mottagaren utgifva ersättning för två öfverliggedagar.*** Mottagarens invändning att arbetsfolk för lossningen icke funnits att tidigare tillgå lämnas utan afseende.
427 **Sveriges Høiesteret.**

Sjøpant.

En Reder dømmes til at betale et paa Skipperens Bestilling leveret Seil, skjønt Rederen først fem Aar senere af Leverandøren blev underrettet om Fordringen, idet Retten anser Rederens Forpligtelse (trods Forældelsesbestemmelsen i ***Søloven § 283?)*** begrundet, dels ved at Leverandøren var holdt hen ved Løfter om Betaling, dels at bemeldte Seil var erhvervet som et
100 Aktiv for Rederiet. **Viborgs Overret.**

Sjøpanteret i Skib tilkommer efter ***Sjøfartsloven § 268,4*** den, der paa Begjæring af Føreren af et Fiskefartøi under Fisket har forsynet ham med
142 Garn til Fangsten. **Norges Høiesteret.**

Side.

Rederiet af en Fiskekutter ansees ikke ansvarligt for Betalingen af Proviant leveret til Besætningen ifølge Skipperens Bestilling, fordi vedkommende Leverandør maatte antages efter Omstændighederne at have kjendt til og være gaaet ud fra, at Bestillingerne var gjort for Besætningens egen Regning, idet Besætningen ifølge Kontrakten med Rederiet skulde holde sig selv med Kost.
Kjøbenhavns Overret. 251

En Skibsfører, der tillige er Reder af Skibet, udsteder en Forskrivning til Tredjemand, der i udenlandsk Havn har leveret Proviant og Udstyr til Skibet, og denne Forskrivning undertegner han som Skibsfører. Det antages, at Tredjemand kun har erhvervet Søpant i Skib og Fragt, men ikke nogen Ret mod Rederen personlig. Norges Høiesteret. 401

— — — —

Skibsførers Ansvar.

Føreren af et Fangstskib sagsøges til Erstatning for uberettiget at have forladt sin Post som Fører og for at have taget Skibet ud af Fangstfeltet og benyttet det som Transportskib for sig til Island. Føreren frifindes imidlertid, idet Retten finder det tilstrækkeligt godtgjort, at hans Handlemaade havde været forsvarlig af Helbredshensyn. Norges Høiesteret. 145

Befälhafvare har å af honom förda ångfartyg medtagit ved för eget behof utan att därför till rederiet erlägga frakt. Sedan rederiet vid domstol yrkat åläggande för befälhafvaren att utgifva frakt för veden, uppstår fråga, huruvida krafvet vore preskriberadt på den grund att befälhafvaren till rederiet afgifvit redovisning och rederiet icke inom den i *60 § Sjölagen* stadgade tid af sex månader stämt om klander å redovisningen.
Sveriges Høiesteret. 430

Udlevering af Gods til urette Person.

Modtagerne af et Parti Bomuldsfrøkager tilpligtes at tilbagelevere 49 Sække Kager, som maatte antages at være leveret ham ved en Feiltagelse.
Kjøbenhavns Sø- og Handelsret. 233

Diverse.

Ett certeparti föreskrifver, att fartyget skall anmäla sig hos och klarera genom köpmännens mäklare i destinationsorten på vanliga villkor samt att lasten skall lossas och öfverlämnas enligt bruket i lossningshamnen.

Fråga huruvida mäklaren, hvilken jämväl företett konnossement å lasten, vore berättigad till provision för inkassering af frakten och ersättning för anbringande af ställningar ombord å fartyget. Sveriges Høiesteret. 65

Side.

En Interessent i Den Østlandske Skibsassuranceforening, Tønsberg, sagsøger Direktionen til Erstatning for Tab forvoldt ham som Interessent ved omfattende Besvigelser af Foreningens Kontorchef. Ved Høiesterets Dom ansees Direktionen ansvarlig i saadant Omfang som de stedfundne Besvigelser og det derved for Foreningens Interessenter opstaaede Tab maatte antages at kunne have været forebygget, om Direktionen, som det var dens Pligt, havde ført Kontrol med, at Foreningens regnskabsførte Kassebeholdning virkelig forefandtes.

Den Omstændighed, at Generalforsamlingen har givet Decharge for et Regnskab, kan ikke befri Direktionen for dette Ansvar, fordi saadan Decharge ikke kan antages at virke befriende overfor Forhold, som netop staar i Strid med Regnskabet.

Direktionen har ingen Forpligtelse til at føre Kontrol med, at Revisorerne opfylder sine Pligter med Hensyn til Revision af Regnskaberne, og Direktionen er derfor heller ikke ansvarlig for saadanne Besvigelser, der maa antages alene at have været muliggjort ved Revisionens Forsømmelse af sine Pligter.

113 **Norges Høiesteret.**

En Skibsbygger ansees ansvarlig for Skade og Tab forvoldt Rederen ved at Skibet, da det efter endt Reparation skulde sættes paa Vandet fra Ophalingsbeddingen, væltede over paa Siden, fordi der ikke var taget tilstrækkelige Forsigtighedsregler. Paastand om Erstatning for Tab af Fortjeneste ved at Skibet ikke kom til at deltage i Fisket efter Fuldførelsen af den Reise, hvorpaa det befandt sig, da Skaden indtraf, tages ikke tilfølge.

236 **Kjøbenhavns Overret.**

Fråga huruvida fartygsbefälhafvare är behörig att i omedelbart sammanhang med fartygets förolyckande å rederiets vägnar anhängiggöra talan om skadestånd å plats utom fartygets hemort, hvarest fartygets hufvudredare är

339 tillstädes. *§§ 11, 48 och 63 Sjölagen.* **Sveriges Høiesteret.**

Sagregister.

Fortegnelse over Sagernes Parter.

Fortegnelse over de i Sagerne mødte Sagførere.

H.R.Adv., H.R.Sgfr., O.R.Sgfr., Sgfr. betyder henholdsvis Høiesteretsadvokat. Høiesteretssagfører, Overretssagfører, Sagfører.

Fortegnelse over Domstolene.

Fortegnelse over de i Dommene m.m. citerede Paragrafer i Sjøloven m.m.

Trykfeil og Rettelser:

Side 97 Linje 3 i Rubriken staar: 15 August, læs: 31 August.
Side 383 Linje 14 f. o. bortfalder Ordene: og danske.



